10e Année — N° 483 — 50 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro : **La Course de Six Jours — Stade contre Toulouse**

L'AUTOMOBILE DE GUERRE AU MAROC

La mitrailleuse automobile Panhard et Levassor qui vient d'être envoyée à la frontière marocaine.

(Voir page 481).

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais tout ○ Fermes et Chateaux ○ Femina
Musica ○ L'Art et les Artistes ○ ○ ○ ○
30, Av. des Champs-Elysees et 9, Av. de l'Opera

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Étranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr. 75

L'abonnement d'un an (24 fr.) donne droit à 52 numéros, aux numéros spéciaux et à des primes et avantages dont on trouvera la liste dans les pages de garde.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

GENET D'OR — PARFUM ULTRA-PERSISTANT
PARFUM LA CORRIDA
VIOLETTE — BRISE EMBAUMÉE

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

BLERIOT
LA REINE DES MARQUES
Pour Voiturettes
Motocyclettes
Bicyclettes
4 et 6, boulevard Bourdon.
NEUILLY-SUR-SEINE

SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES
EUGÈNE BRILLIÉ
60, boulevard Pereire (Place Wagram)
Ad. télég. AUTOBRIL-PARIS Télép. 535.56
Voitures de Tourisme et de Livraison, Omnibus
Camions, Moteurs, Canots
Construits dans les ateliers d'Artillerie de SCHNEIDER et Cie
LE HAVRE
Fournisseurs de la Cie Générale des Omnibus de PARIS

Orfèvrerie "CHRISTOFLE"
Une Seule et Unique Qualité
La Meilleure
Afin de l'obtenir
exigez
cette Marque CA 84 C et le Nom "CHRISTOFLE"
sur chaque pièce.

LE THÉ MEXICAIN DU Dr JAWAS POUR MAIGRIR

SEUL REMÈDE VÉGÉTAL
POUR MAIGRIR
SANS NUIRE à la SANTE
L'Obésité altère la santé, détruit la beauté, et vieillit avant l'âge; pour rester jeune et mince, réduire les hanches et le ventre, effacer le double menton et amincir la taille, prenez deux à trois tasses par jour du
Thé Mexicain du Dr Jawas
et vous maigrirez sûrement, sans aucun danger et sans régime. Rajeunit les traits et empêche de grossir.
SUCCÈS UNIVERSEL. *Se méfier des Contrefaçons.*
Prix de la boite : 5 francs ; les six boites : 28 francs.
Phie Vivienne, 16, rue Vivienne, Paris et toutes Pharmacies.

MOTO NAPHTA

La Semaine Comique, par Henriot.

— Je vous ai réservé un rôle dans ma Revue « Les Actualités de l'année. »
— Merci... lequel ?
— Celui de « l'Éléphantobus ! »

Pour continuer son éternelle course, le juif errant, le plus vieux des marcheurs se paie une motocyclette par le versement de ses six sous par jour.

— Oh dit que c'est en étudiant le mécanisme du vol des oiseaux qu'on arrive à découvrir le système des Aviateurs... c'est cocasse...
Voilà quinze jours que j'examine mon serin et cà ne me donne aucune idée !

EXAMEN DU CHAUFFEUR
— Comment faites-vous pour remettre un un pneu crevé !
— Je n'aurai jamais de pneu crevés... je me servirai uniquement de « pneus Gaulois »

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

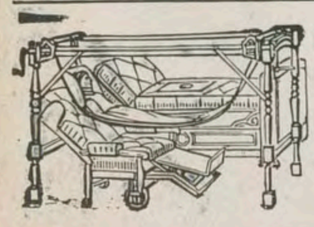
ÉPILATEUR NIL
Détruit instantanément et sans douleur les Poils et Duvets disgracieux du VISAGE et du CORPS. *Pas d'inflammation. Rend la peau douce et veloutée. En usage chez les artistes et l'aristocratie.* Approuvé des sommités médicales.
Le Flacon 8 fr. Envoi franco. — VERDEILLE, Pharmacien de 1re cl., 87, Rue de Lévis, Paris (XVIIe arr.)

PRENEZ GARDE, Madam
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taill restera ou redeviendra svelte. — Le flacon d 50 dragées est expedié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

PNEU CUIR
VULCAN
CONCOURS du BANDAGE 1905
COUPE DU MATIN
1er PRIX
P. BUCHILLET & Cie
47, Rue St Ferdinand, PARIS

LA PLUS SOUPLE
LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la
BERLIET
qui détient toujours le record de la consommation
SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON
Agent à Bordeaux : PINAUD-DUANIP, 92-94-96, boul. de Caudéran
Agent à Paris : TART & Cie, 2, avenue Alphand
LA PLUS SIMPLE

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)



LIT MÉCANIQUE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco
EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle
Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNA
Accepté par la Société de Chirurgie de Par
Recommandé par les Membres du Corps Médical.
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malad peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catalogue
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris

BANQUE AUTOMOBILE
47, Boulevard Haussmann, PARIS
TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT
DEMANDEZ FRANCO "GUIDE AUTO"

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

21 Décembre 1907 — N° 483
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

(Plaque Lumière.)

PARFREMENT SAUTANT SUR ROYAL VISITEUR

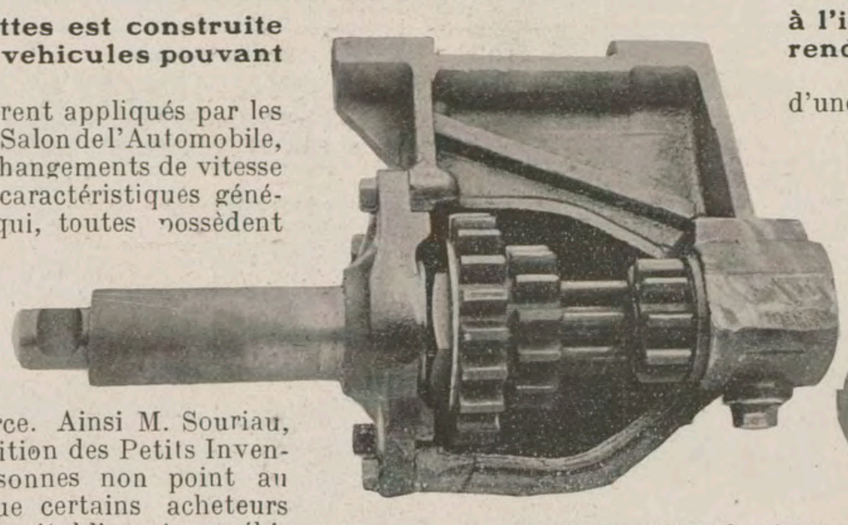
Royal Visiteur, par Lauzun et Bonne Nouvelle, est un des meilleurs chevaux d'obstacles de sa génération. Il appartient à Mme Clémence Procureur. Il vient de remporter une très belle série de victoires, notamment dans le Prix Montgomery (steeple, 5.500 mètres) et dans le Prix La Haye-Jousselin (steeple, 5.500 mètres). Notre photographie le représente monté par l'excellent jockey Parfrement, qui lui a souvent fait passer le poteau d'arrivée en vainqueur.

LES VOITURETTES DE 1908

(Suite et fin.) (1)

La grande majorité des voiturettes est construite à l'image de la grosse voiture ; les voiturettes actuelles sont des vehicules pouvant rendre de grands services

Après avoir montré quels principes furent appliqués par les exposants de voiturettes qui, lors du Salon de l'Automobile, nous présentaient des véhicules à changements de vitesse sans pignons, nous donnerons les caractéristiques générales de la grosse majorité des voiturettes qui, toutes possèdent entre le moteur et les roues des combinaisons d'engrenages permettant diverses variations de la multiplication.



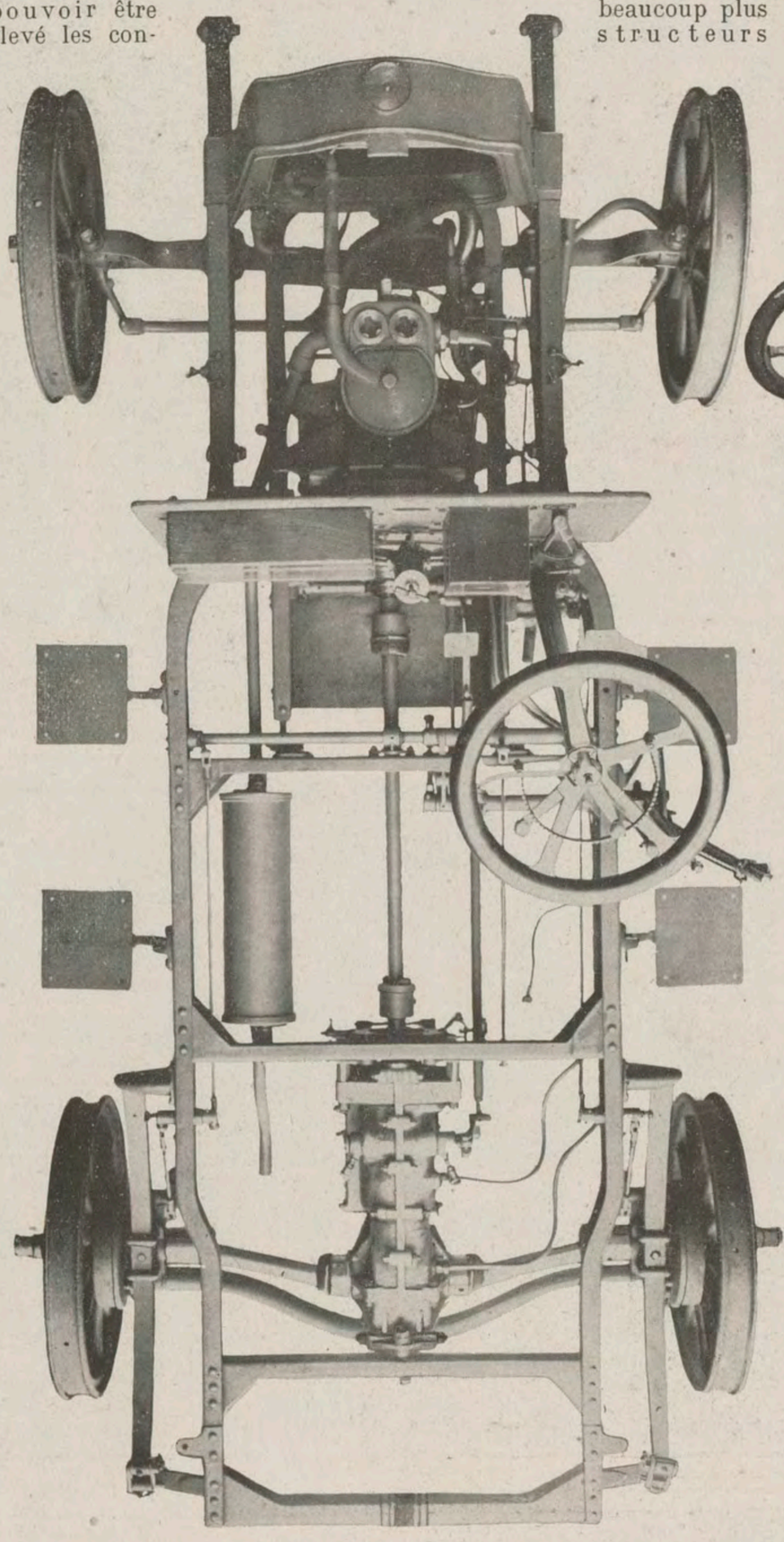
Les pignons de changement de vitesse de la voiturette Sizaire et Naudin.

L'engrenage de chacun des pignons est donné par la rotation de la came animant le train de pignons d'un double mouvement transversal et longitudinal.

Une voiturette à trois roues

Tous les constructeurs de ces types de voiturettes n'empruntent point cependant à la grosse voiture sa méthode de transmission de force. Ainsi M. Souriau, qui reçut le premier prix à la dernière exposition des Petits Inventeurs, a réalisé le transport de deux personnes non point au moyen d'un quadricycle ou d'un tricar que certains acheteurs trouvent peu confortable, mais cependant en établissant un véhicule à trois roues, l'unique roue avant étant à la fois motrice et directrice. Le constructeur peut ainsi livrer sa voiturette à un prix inférieur à 2.500 francs. Il emploie un moteur de 5 chevaux, donc point très puissant, car il a conçu son modèle pour véhiculer un faible poids que supposent pouvoir être beaucoup plus élevé les constructeurs d'une autre voiturette vendue par les ateliers Ivry.

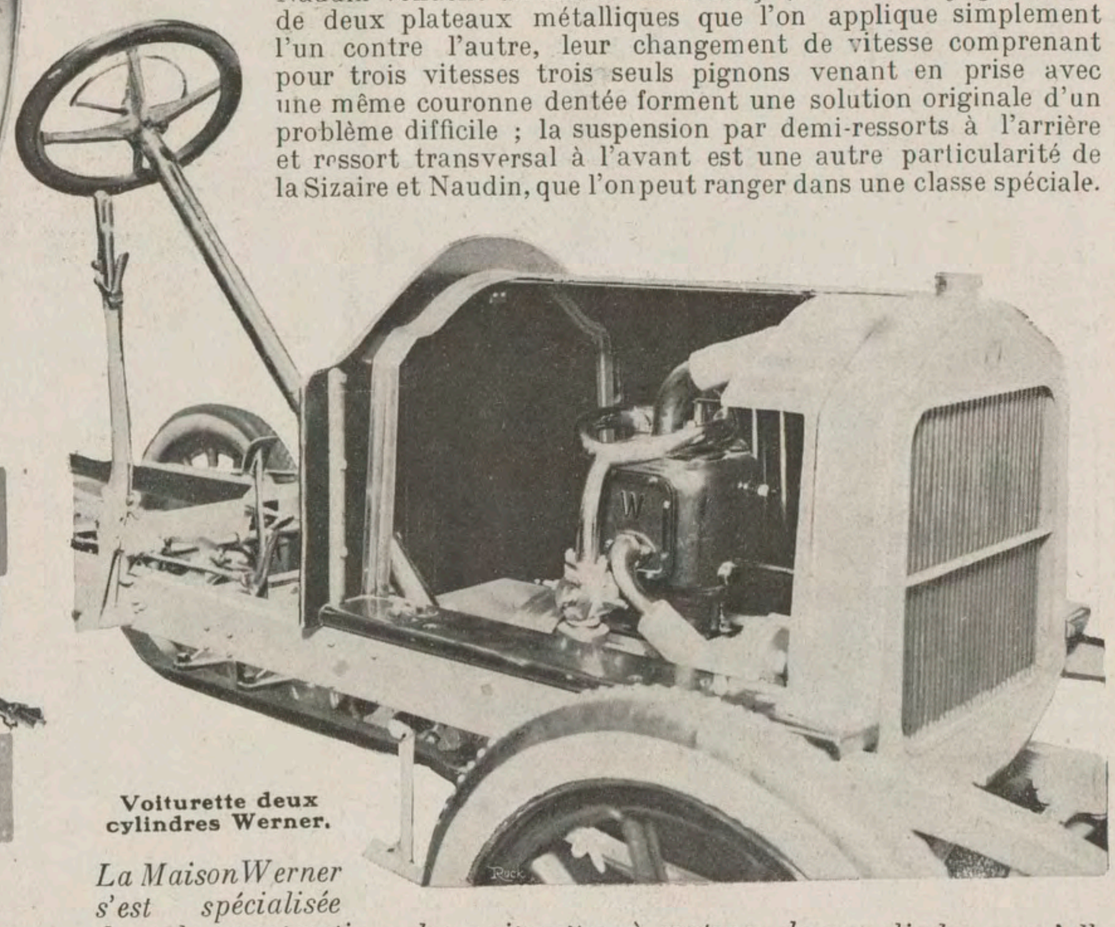
Dans l'un des modèles livrés par cette maison, le moteur a été placé à l'arrière, il forme bloc avec le changement de vitesse ; un faux capot à l'avant peut-être enlevé et remplacé par deux places, ce qui transforme la voiturette en voiture à quatre places.



Le châssis 8-9 chevaux de Dion-Bouton.

Moteur de 100/120 à soupapes commandées, embrayage à plateaux, changement de vitesse à deux baladeurs, transmission par cardans latéraux.

Certains constructeurs, devant les exigences d'un public qui, fréquemment au Salon, demandait si tel véhicule actionné par un moteur de 4 chevaux et demi pouvait transporter quatre personnes à 40 kilomètres à l'heure, ont allongé leurs châssis et la voiturette devient voiture légère ; la carrosserie quatre places peut alors être utilisée ou bien un siège supplémentaire est disposé derrière les deux baquets ; Sizaire et Naudin vendent un modèle ainsi conçu ; leur embrayage, formé de deux plateaux métalliques que l'on applique simplement l'un contre l'autre, leur changement de vitesse comprenant pour trois vitesses trois seuls pignons venant en prise avec une même couronne dentée forment une solution originale d'un problème difficile ; la suspension par demi-ressorts à l'arrière et ressort transversal à l'avant est une autre particularité de la Sizaire et Naudin, que l'on peut ranger dans une classe spéciale.



Voiturette deux cylindres Werner.

La Maison Werner s'est spécialisée dans la construction des voiturettes à moteur deux cylindres, qu'elle parvient à livrer à très bas prix.

Une 20-chevaux 4 cylindres vendue moins de 4.000 francs

Un autre modèle est d'un type assez différent de nos véhicules ; c'est l'un des premiers échantillons que nous envoie l'Amérique de sa construction en grosses séries dont nos constructeurs ne paraissent d'ailleurs point s'émouvoir. Ayant, comme la Sizaire et Naudin, un ressort transversal à l'avant, la voiturette Ford est hautement montée sur des ressorts pincettes supportant le châssis à l'arrière ; un moteur 4 cylindres donnant environ 20 chevaux actionne ce véhicule, qui possède deux vitesses et une marche arrière et qui est vendu moins de 4.000 francs ! Le record du moindre prix par rapport à la puissance fournie peut donc lui être attribué.

Elle termine cette longue série de voiturettes qui diffèrent sensiblement en leur conception de la grosse voiture ; série qui n'est cependant point de grosse importance en face de la masse de constructeurs ayant le modèle devenu classique. Ceux qui parmi ceux-là, livreraient un type mal conçu n'ont point d'excuse : en l'état actuel de l'automobile ils doivent nous donner un véhicule sûr. Disons hautement que la majorité des voiturettes exposées au Salon sont bien exécutées et qu'entre les mains d'hommes sérieux elles doivent montrer qu'elles sont de tous les véhicules automobiles actuels, les plus aptes à prouver les avantages du nouveau mode de locomotion, si on ne leur impose pas une charge qu'elles ne sont pas faites pour porter.

(Voir le N° 482.)

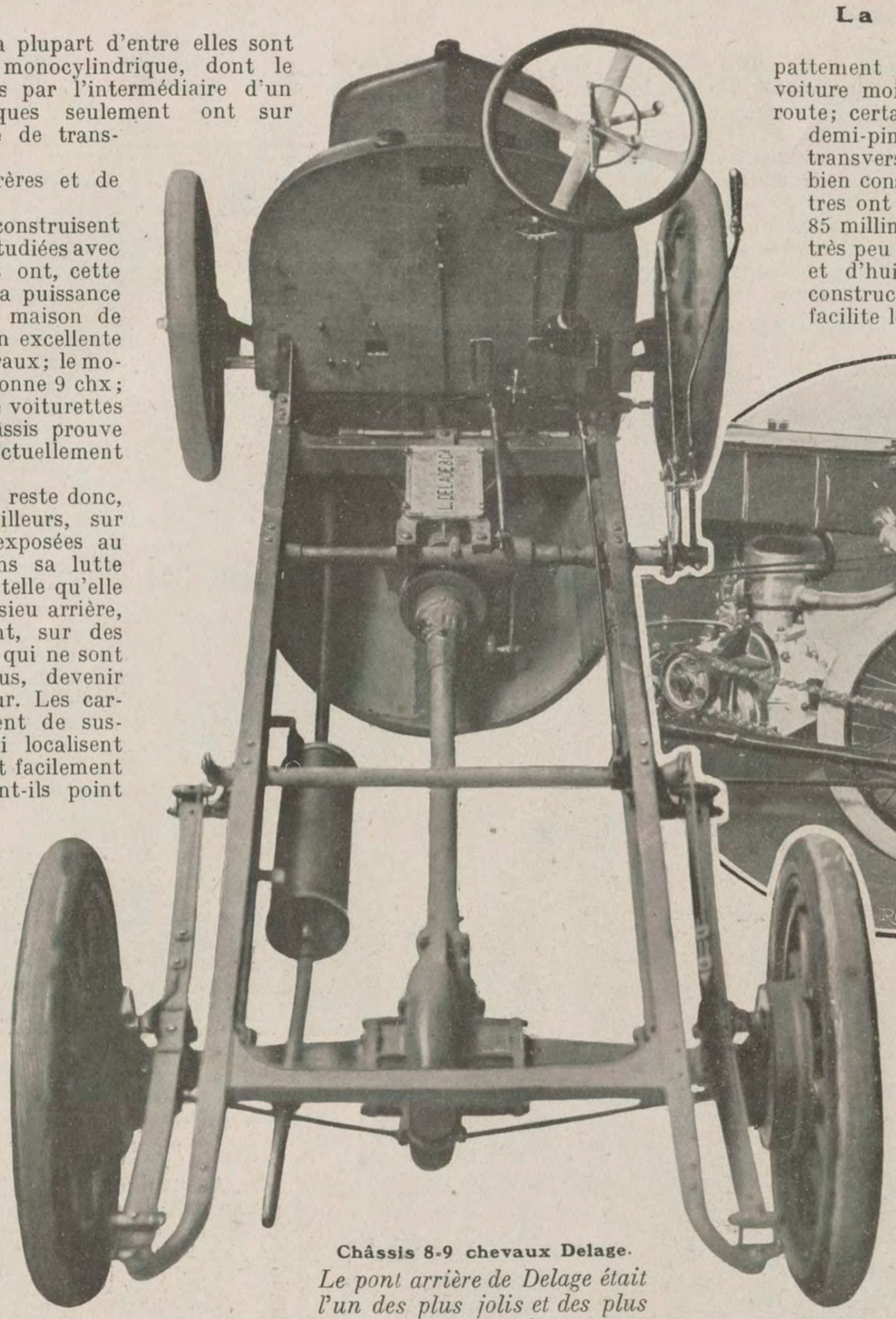
Comme il a déjà été dit, la plupart d'entre elles sont actionnées par un moteur monocylindrique, dont le travail est transmis aux roues par l'intermédiaire d'un arbre de cardan. Deux marques seulement ont sur tous leurs modèles un mode de transmission différent des autres :

Ce sont les Fils de Peugeot frères et de Dion Bouton.

Les Fils de Peugeot frères construisent des voiturettes sérieusement étudiées avec transmission par chaînes; ils ont, cette année, légèrement augmenté la puissance de leur moteur, quant à la maison de Dion-Bouton, elle conserve son excellente transmission par cardans latéraux; le moteur à soupapes commandées donne 9 chx; le nombre des constructeurs de voiturettes qui le montent sur leur châssis prouve qu'il est parmi les meilleurs actuellement construits.

La transmission par cardan reste donc, en voiturettes, comme, d'ailleurs, sur la généralité des voitures exposées au Grand Palais, victorieuse dans sa lutte contre la chaîne; cependant, telle qu'elle est établie, elle alourdit l'essieu arrière, dont les oscillations peuvent, sur des châssis de court empattement qui ne sont point parfaitement suspendus, devenir désagréables pour le voyageur. Les cardans latéraux qui permettent de suspendre le différentiel et qui localisent l'usure à des dés que l'on peut facilement visiter et changer, ne forment-ils point l'une des plus jolies réponses au problème de transmission de la puissance motrice aux roues d'une automobile?

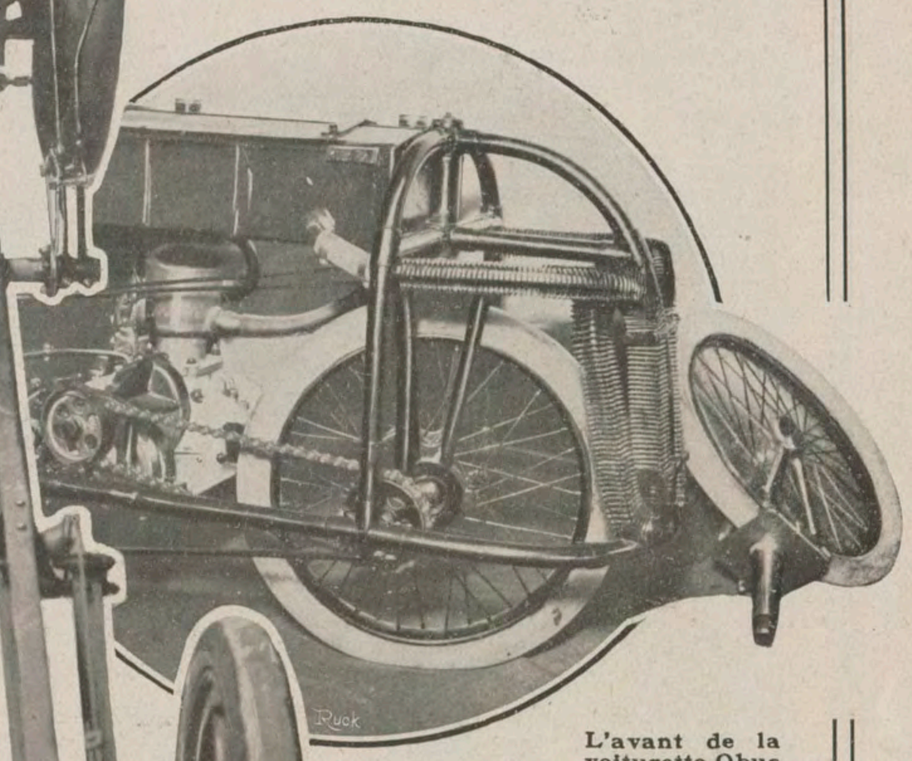
C'est la transmission innovée par les Renault qui est la plus employée. La Société Anonyme des voitures Peugeot qui obtint jadis gros succès avec son « Baby » fait un châssis voiturette à cardan avec roues carrossées; une articulation à la cardan a été intercalée entre le différentiel et chacune des roues; des tocs et ressorts amortisseurs permettent un entraînement tout à fait progressif de la voiture.



Châssis 8-9 chevaux Delage.

Le pont arrière de Delage était l'un des plus jolis et des plus admirés du Salon.

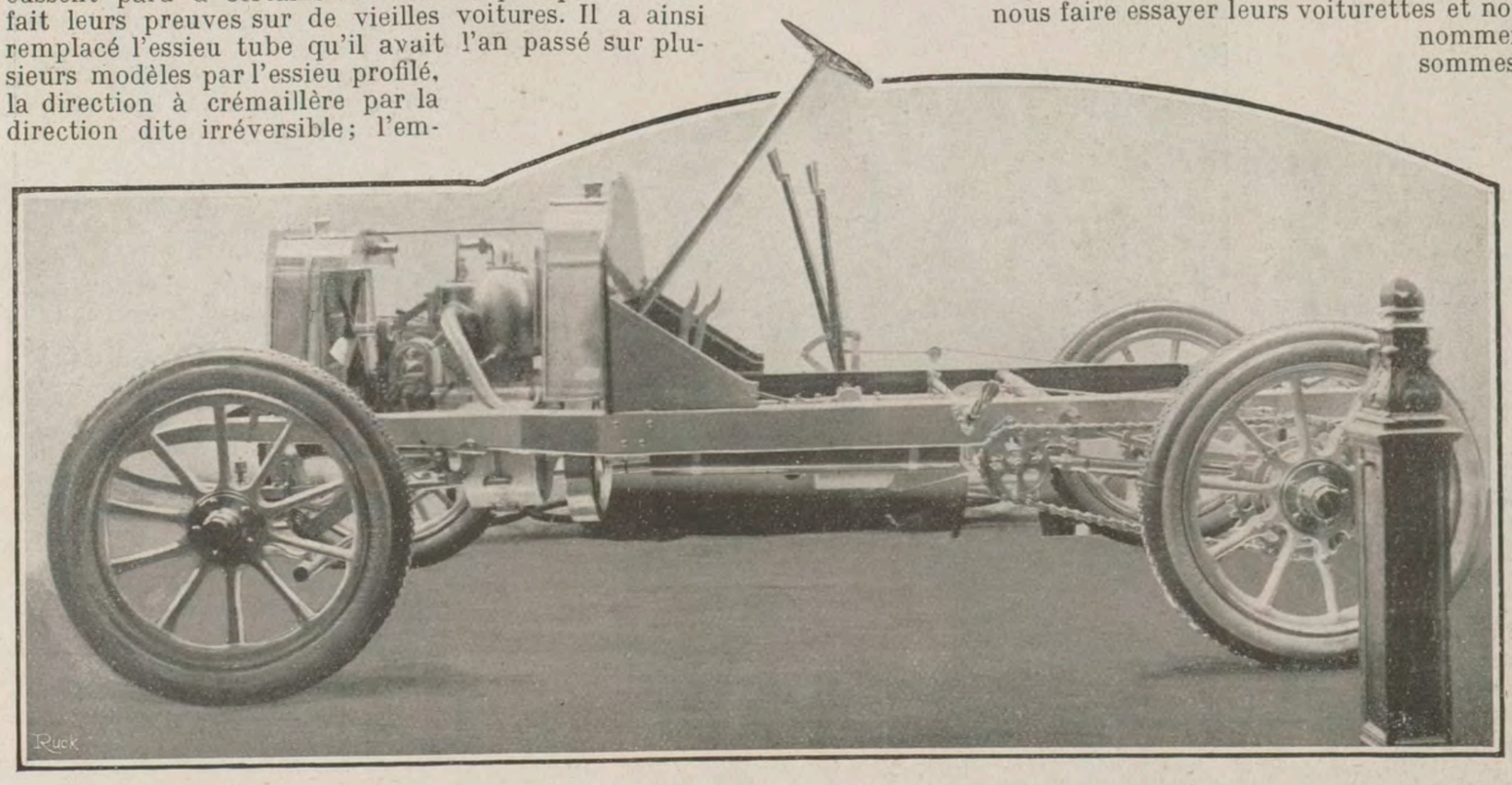
Améliorations apportées dans la construction Les montages intéressants sont nombreux, regrettons de ne point avoir la place de les décrire ici; remarquons seulement que le constructeur de voiturettes cherche non point surtout le bon marché, mais qu'il veut un petit véhicule irréprochable dans sa conception et son exécution. Il a travaillé son modèle en vrai Français, en artiste qui cherche à faire bien et il a, par suite, rejeté toutes les solutions qui eussent paru à certains suffisantes, puisqu'elles ont fait leurs preuves sur de vieilles voitures. Il a ainsi remplacé l'essieu tube qu'il avait l'an passé sur plusieurs modèles par l'essieu profilé, la direction à crémaillère par la direction dite irréversible; l'empattement a été augmenté, ce qui rend la voiture moins sensible aux inégalités de la route; certains constructeurs ont le ressort demi-pincettes, la plupart un ressort transversal arrière; les radiateurs sont bien construits; les pneus de 65 millimètres ont été remplacés par d'autres de 85 millimètres; les châssis carrosserie sont très peu employés. Les réservoir d'essence et d'huile ont été placés par plusieurs constructeurs devant le tablier, ce qui facilite le remplissage.



L'avant de la voiturette Obus

Cette voiturette, construite par M. Souriau, ne pèse que 250 kilos; elle est munie d'un changement de vitesse Bozier.

L'embrayage le plus employé est le cône cuir direct ou inverse; cependant, quelques constructeurs, tels que Al yon, Zedel, ont l'embrayage à disques. La grande majorité des moteurs sont refroidis par thermo-siphon; de Dion-Bouton conserve la pompe centrifuge; Delage, qui monte sur des châssis très bien étudiés des moteurs de Dion-Bouton, a supprimé la pompe et refroidit par thermo-siphon; ce système se généralise d'ailleurs aussi bien que l'allumage par magnéto haute tension, pour laquelle cependant la plupart des maisons font payer un supplément; Vulpès conserve un allumage par rupteurs et un autre par bougies. Telles sont quelques-unes des caractéristiques des voiturettes de 1908 Nous remercions les constructeurs et ingénieurs qui ont bien voulu nous faire essayer leurs voiturettes et nous nous excusons de ne pouvoir nommer tout le monde ici. Nous sommes heureux de constater qu'ils ont tous fait un effort vers le mieux, effort qui est déjà et qui continuera l'an prochain à être récompensé.



Voiturette Léon Peugeot.

Une des rares voiturettes à transmission par chaînes, moteur de 110 millimètres d'alésage et de course.

Prix des voiturettes de 3.000 à 6.000 francs Ainsi, chacun ayant amélioré ses modèles, il en résulte une augmentation sensible dans les prix de vente; les chefs d'usine ont jugé qu'après avoir calculé de façon juste leurs frais généraux, il était presque impossible de facturer leurs voiturettes moins de 3.000 fr. et qu'une organisation sérieuse était nécessaire pour obtenir un prix inférieur à 4.000. Remarquons que plusieurs des marques dernières nommées, n'ont point de châssis à moins de 5.000 fr. Faut-il en conclure que la voiture à 2.500 francs est un mythe? Je ne le crois pas. Mais il faut renoncer à en faire la réduction d'une grosse voiture.

RENÉ TAMPIER.

LE CONCOURS DE PANNES

Paul Miltgen

Paul Miltgen a remporté de brillante façon le Concours de pannes.

Une épreuve très originale a été disputée dimanche dernier ✍ Le concours de pannes ✍ Il a été remporté par Paul Miltgen ✍

Il n'est pas rare de rencontrer encore sur les routes des automobiles en panne, alors que le mécanicien, ne sachant à quel saint se vouer, s'arrache les cheveux devant le capot ou se roule par terre pour découvrir d'où vient le mal. Finalement, il a recours, s'il en trouve, à un collègue de bonne volonté qui, s'il est plus apte que lui, lui remet sa voiture en marche, après avoir tout simplement revissé tel écrou ou nettoyé telle bougie.

Notre excellent confrère Pierre Souvestre avait eu l'ingénieuse idée d'organiser, dimanche dernier, un concours de pannes. De nombreux mécanos avaient répondu à son appel et vinrent se disputer la palme. Il est certain que le triomphateur, Paul Miltgen, depuis ce jour, a dû augmenter ses prix dans des proportions fabuleuses, et si cette épreuve a démontré qu'il était un merveilleux mécanicien, à quels diables va être voué par les patrons ce malheureux Souvestre ! Il a eu l'audace rare de prouver la valeur des vainqueurs, mais leur a fourni l'occasion d'exiger des gages plus élevés. Combien triste est notre époque, où le bonheur des uns s'obstine à faire le malheur des autres !

Or, les concurrents avaient été divisés en quatre catégories, dont les premiers étaient qualifiés pour la finale. La première consistait à découvrir un papier de plomb formant court-circuit dans la magnéto : Paul Miltgen se classa premier, en 1 m. 28 s. Dans la deuxième catégorie, il fallait trouver un petit diaphragme introduit dans la conduite d'admission : Gabriel Roumagère, seul concurrent, découvrant la panne, triomphe en 11 m. 16 s. Un papier bouchant le gicleur fut l'occasion d'une victoire pour Ch. Bonnet, en 4 m. 45 s., et le réservoir d'essence fermé, les fils déplacés, pour Lallemant, en 1 m. 23 s. Pour la finale la panne consistait dans le contact enlevé au rupteur et les concurrents devaient faire un nouveau réglage. Seul Paul Miltgen parvint à se classer. Aucun des neuf autres concurrents ne put remédier à la panne dans le délai de 25 minutes fixé.

En somme, ce concours de pannes, en plus de son originalité, a plu beaucoup par son but pratique, et il est à souhaiter qu'il devienne une épreuve classique.

F.-A. Wheel.

L'examen du vainqueur.

Dans l'épreuve finale, Paul Miltgen s'est assuré la victoire en découvrant en dix minutes le contact enlevé au rupteur et le nouveau réglage à établir.

Patience et longueur de temps...

Parmi les pannes que devaient découvrir les concurrents, on peut citer : le court-circuit dans la magnéto, l'obstruction de la conduite d'admission, le papier dans le gicleur, le réservoir fermé.

Les boxes des concurrents.

Les mécaniciens concouraient dans des boxes séparés, afin qu'ils ne puissent pas se rendre compte de leurs tentatives mutuelles. Et ce spectacle ne manqnait pas d'originalité que de voir les braves mécanos plongés dans leur capot.

LES SIX JOURS

Stol.

Le petit Hollandais Stol, qui a si bien secondé Rutt dans la course des Six Jours.

Enfin, une équipe européenne est parvenue à enlever la course de Six Jours ✍ Rutt et Stol ont réussi à triompher de merveilleuse façon ✍

Nous n'osions pas espérer qu'une équipe européenne parvienne jamais à s'adjuger la formidable épreuve annuelle des Six Jours de Madison Square. Cette année, les teams qui représentaient l'Ancien Continent permettaient évidemment de fonder les plus doux espoirs sur les chances respectives des coureurs qui traversaient l'Atlantique. Toutefois, nous avions toujours la crainte qu'un incident malencontreux nous obligeât à supposer qu'il en était de la victoire dans cette course comme du supplice de Tantale. Rutt et son courageux petit compagnon Stol se sont chargés de nous prouver qu'il n'y avait rien d'impossible pour eux, et ils ont remporté un de ces triomphes dont ils se souviendront longtemps. Nous ne saurions trop les complimenter de leur merveilleuse performance : Rutt, le sympathique sprinter allemand, et Stol, le stayer hollandais, ont fourni un effort terrible, se secondant l'un l'autre avec un dévouement et une énergie qui prouvent qu'avant tout, pour gagner une épreuve de cette envergure. il faut une homogénéité complète.

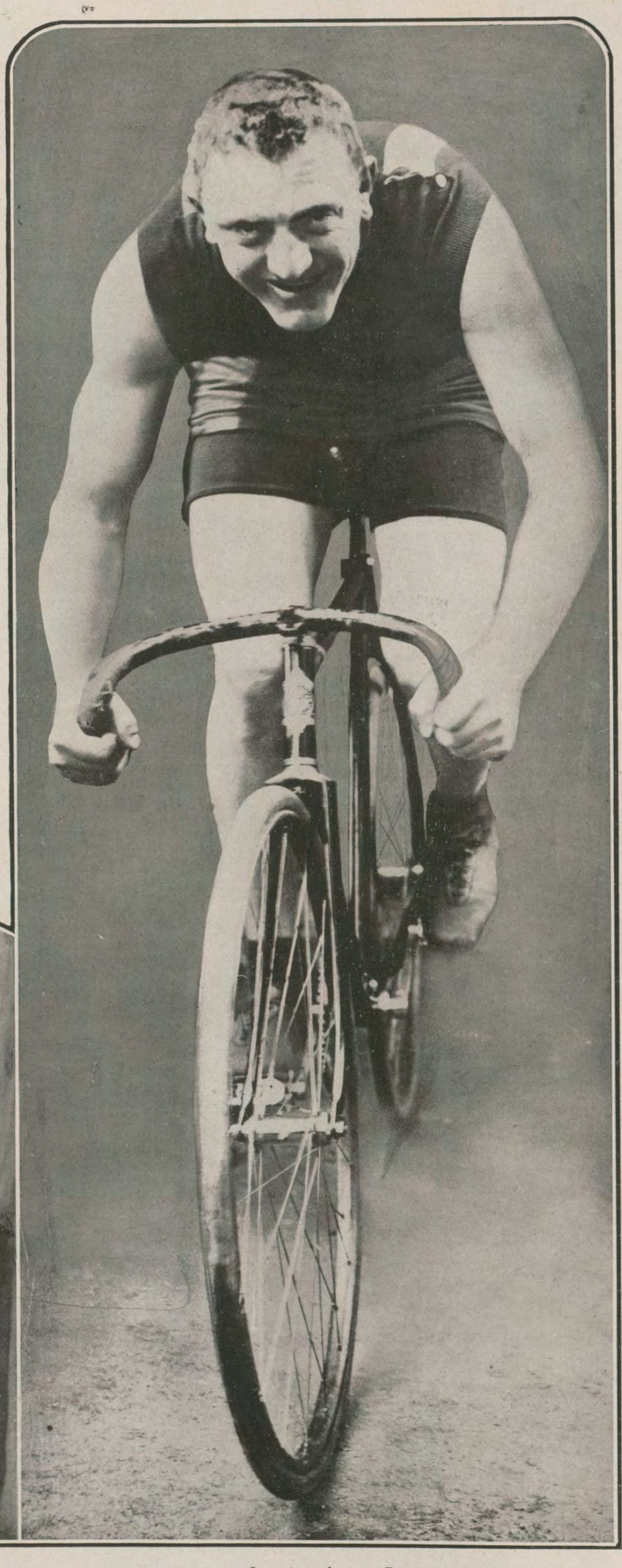
Mais sur le palmarès des Six Days de 1907 nous devons enregistrer aussi la belle performance de Dupré-Léon Georget qui s'assurent la troisième place, derrière Rutt, Stol et Fogler-Moran. Ils avaient perdu un tour au cours de l'épreuve, et. malgré leurs démarrages fréquents, ne purent jamais combler ce retard. Quant à Petit-Breton-Vanoni, ils jouèrent de malchance et terminèrent à cinq tours. Mais de tout le lot c'est Petit-Breton qui finit le plus frais.

Il est regrettable que son équipier du début Darragon, ait été victime d'une chute, sans quoi il y aurait eu sûrement deux équipes européennes pour disputer la timbale. Applaudissons la victoire de Rutt et de Stol, victoire de l'Europe sur le Nouveau-Monde, qui restera célèbre dans les annales du sport cycliste.

JACQUES MORTANE.

Fogler félicite Rutt.

Ce cliché, pris au printemps, à Buffalo, est d'une curieuse actualité. Il représente Fogler félicitant Rutt d'une victoire. Il est permis de penser que cette scène ne se renouvela point à Madison.



Le triomphateur Rutt.

A l'emballage final, Rutt s'est assuré la victoire sur Fogler, par une longueur. Il a couvert, en compagnie de Stol, la distance de 3.721 kilom. 501, soit à une moyenne horaire de 26 kilom. 200.

Les derniers "Shows" Automobiles, aux États-Unis

Par GEORGES DUPUY

Les deux Salons qui viennent de se tenir à New-York ont montré des modèles à bas prix, qui pourraient bien envahir notre marché

Si, comme on se plaît à le prétendre, les Américains n'ont pas de routes, il n'en est pas moins un fait absolu, c'est qu'ils ont fabriqué et vendu cette année, dans leur pays, une quantité considérable d'automobiles de tous types.

J'ai remarqué l'autre jour, au Grand Palais, devant le Stand de Ford Motor Co, la seule marque américaine exposée à Paris, cette année, un groupe de visiteurs riant presque aux éclats et n'épargnant pas leurs réflexions ironiques, à la lecture d'un placard attestant que *dix-mille* voiturettes 12-16 chevaux, quatre cylindres monobloc, du type de celle exhibée, avaient été manufacturées et vendues en 1907 par les usines Ford à Détroit.

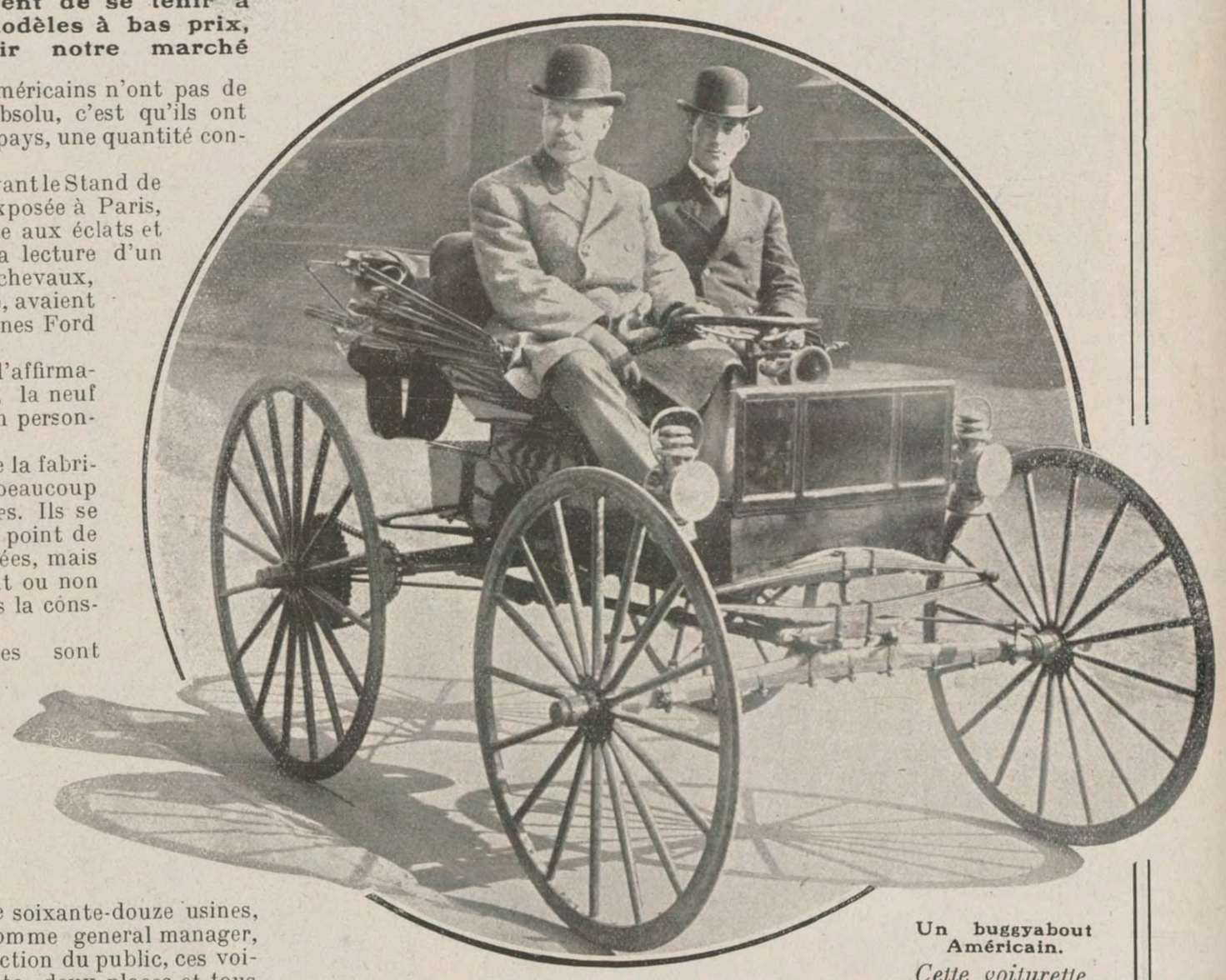
Aussi fantastique que cela puisse paraître, l'affirmation est rigoureusement exacte ; il y a un mois, la neuf mille trois cent dixième voiturette, vendue à un personnage américain très connu, sortait des ateliers.

Il ne m'appartient pas de discuter les mérites de la fabrication yankee. Les Américains ont commencé beaucoup plus tard que nous à construire des automobiles. Ils se sont laissé aller à de regrettables errements, au point de vue mécanique, pendant les deux premières années, mais on ne saurait nier qu'en trois ans — qu'ils aient ou non copié les Européens — le progrès, chez eux, dans la construction du châssis, a marché à pas de géant.

Environ trois cents « factories » automobiles sont maintenant établies au Nouveau-Monde. Elles sont divisées en deux camps distincts : les Licenciés et les Indépendants. Les premiers, en même temps les plus anciens, sont les défenseurs d'un certain brevet Selden pris en 1884 aux Etats-Unis et couvrant — ou prétendant couvrir — tous les brevets ultérieurs. On sait à quelles violentes polémiques ces prétentions ont donné lieu, là-bas, ces dernières années.

Les Indépendants, adversaires des premiers nommés, sont les plus nombreux, au nombre de soixante-douze usines, avec Henri Ford à leur tête et Alfred Reeves comme general manager, Ce sont eux qui ont créé, à la plus grande satisfaction du public, ces voiturettes quatre-cylindres 15-chevaux à magnéto, deux places et tous accessoires, pour 600 dollars (3.000 francs). La manufacture d'armes « Colt », rangée aussi sous leur bannière, vient d'exposer au Grand Central Palace Show, à New-York, une six-cylindres 40-chevaux, fondue en 2 trios de cylindres, moteur très réduit en longueur, magnéto à haute tension, carrosserie à 7 places et tous accessoires pour 1.500 dollars (7.500 francs), record !

On a beaucoup ri, ici, de ces hautes sauterelles à roues de bois, munies d'un volant et d'un moteur horizontal généralement placé à l'arrière, que reproduisent de temps à autre les revues automobiles des Etats-Unis. Je dois à la vérité de déclarer que ces buggyabouts sont très légers à la fois, et très résistants, et sans rivaux possibles dans les Etats de l'Ouest Américain, où les routes ne sont que de vagues trails à bœufs, et le pays coupé le plus souvent de déserts rocheux ou de marécages. Ces voiturettes rendent donc là de grands services et leur usage tend à se généraliser de plus en plus, entre Saint-Louis et les prairies du Kansas.

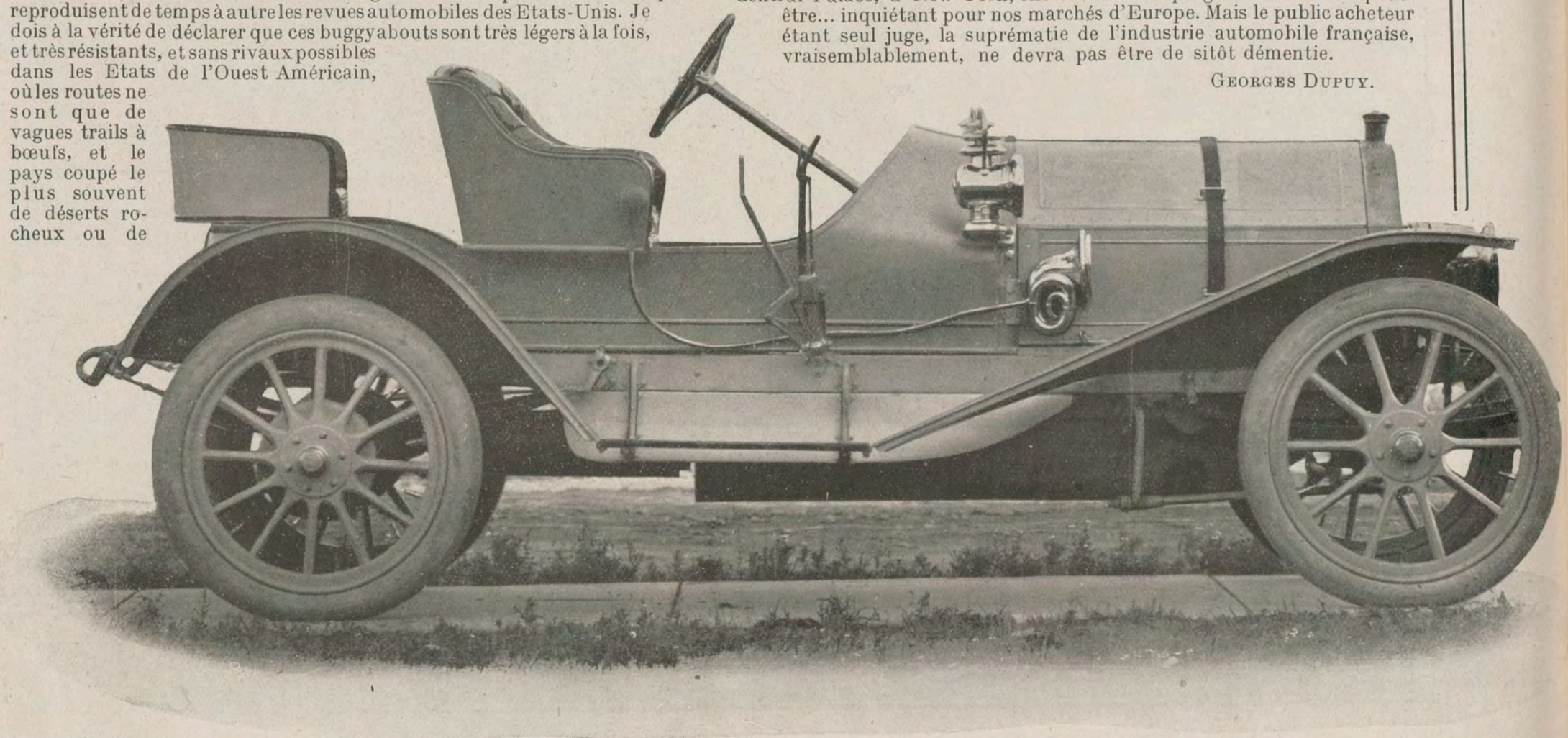


Un buggyabout Américain.

Cette voiturette, qui semble préhistorique, est la seule possible dans les plaines de l'Ouest Américain.

En général les deux Salons automobiles de Madison Garden et Grand Central Palace, à New-York, ont montré un progrès immense et peut-être... inquiétant pour nos marchés d'Europe. Mais le public acheteur étant seul juge, la suprématie de l'industrie automobile française, vraisemblablement, ne devra pas être de sitôt démentie.

GEORGES DUPUY.



Type classique des runabout.

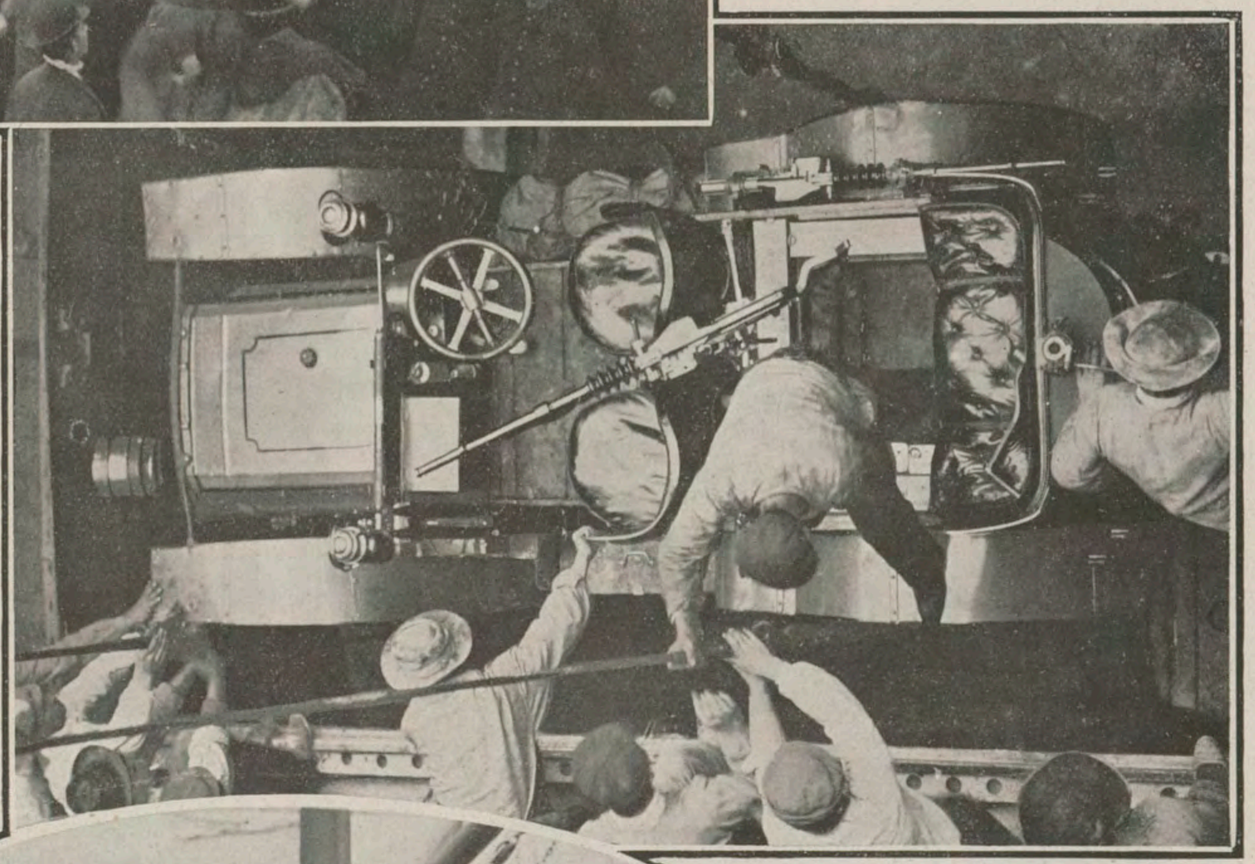
Cerunabout américain est une 40-chevaux légère. C'est le type de voiture le plus répandu en Amérique.

Une Mitrailleuse Automobile au Maroc

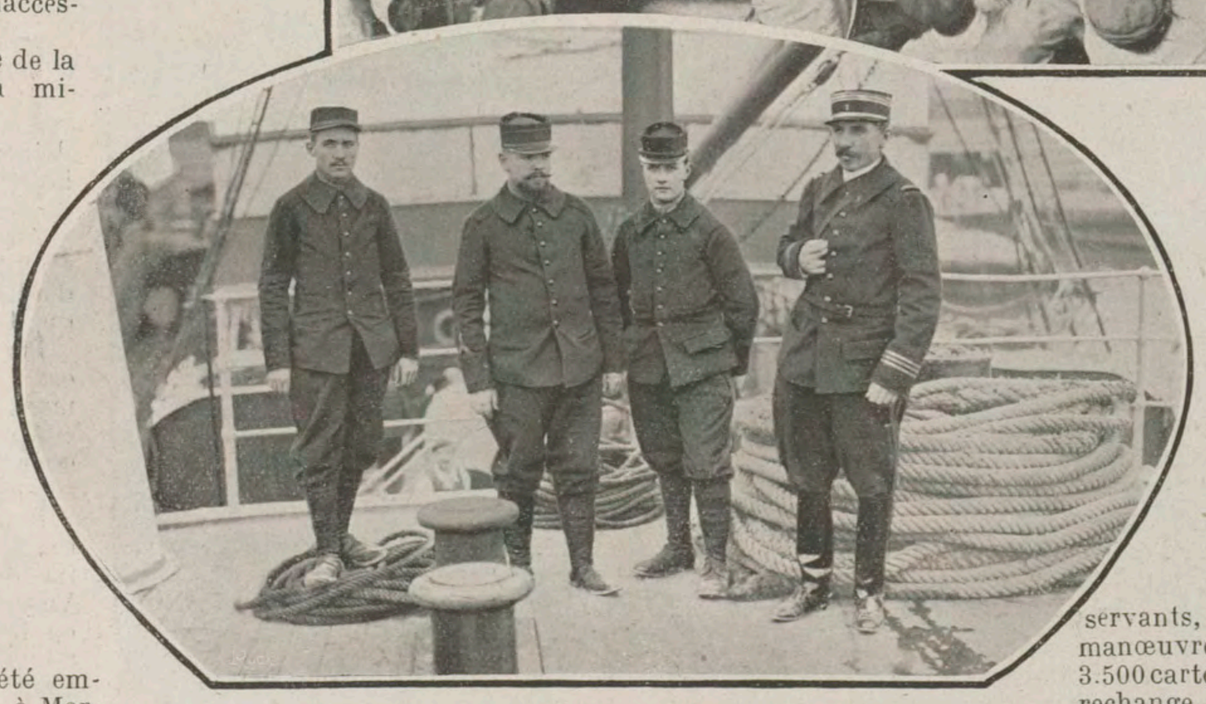
L'automobile va faire ses débuts au Maroc comme machine de guerre. La mitrailleuse automobile légère de la 1re division de cavalerie vient d'arriver à Oran, d'où elle se dirigera vers Lalla-Marnia.

L'embarquement de la mitrailleuse.
La mitrailleuse automobile a été embarquée à Marseille, sur le paquebot Russie, *à destination d'Oran.*

Le capitaine Genty.
Plus connu sous le nom de La Touloubre, pseudonyme sous lequel il a pris part à de nombreuses courses d'automobiles.



La voiture vue du quai.
C'est un châssis de 40 chevaux qui a été disposé spécialement pour pouvoir porter les deux mitrailleuses et les munitions.



L'équipe de la mitrailleuse.
Elle comporte le conducteur (capitaine Genty), un mécanicien et les deux servants de la pièce, qui prennent place à l'arrière.

Quoique nous ne soyons pas en état de guerre au Maroc, les choses en sont à peu près au même point, dans la pratique, que si la guerre était déclarée. A Casablanca, comme à Oudjda, nous nous sommes trouvés en présence d'ennemis insaisissables, fuyant devant nos colonnes, pour revenir sur leurs flancs, les harceler sans cesse, menaçant parfois de les tourner. Quelle que soit la mobilité de notre infanterie, elle se trouve désavantagée devant un ennemi aussi peu stable. La cavalerie seule pouvait poursuivre ces fuyards ou se porter à leur rencontre dans leurs retours offensifs. L'artillerie de campagne, elle-même, manquait de vitesse pour rejoindre les Chaouias dans leurs déserts ou les Beni-Snassen derrière les crêtes de leurs montagnes inaccessibles.

C'est alors que le ministre de la Guerre pensa à utiliser la mitrailleuse automobile légère qui avait été expérimentée l'année dernière avec succès aux grandes manœuvres de l'Est. Elle constitue à elle seule, en effet, un instrument assez puissant pour inspirer le respect par lui-même, et assez rapide pour se déplacer facilement à la poursuite de l'ennemi et pour permettre au général en chef de jeter en avant de son front ou sur ses ailes des coups de sonde à 20, 30 ou même 40 kilomètres, en triplant, pour ainsi dire, son champ de vision.

Cette mitrailleuse, qui a été embarquée la semaine dernière, à Marseille, sur le transport *Russie*, à destination d'Oran, a un moteur de 35 chevaux. Les quatre roues, égales, de 102/135, sont munies de jantes amovibles. Les organes ne descendent pas à moins de 25 centimètres du sol, pour permettre à la voiture de circuler dans les mauvais terrains. Le poids ne dépasse pas 1.200 kilos, en ordre de marche.

L'armement se compose d'une mitrailleuse Hotchkiss, tirant 600 coups à la minute. Grâce à deux colonnes-affût, placées sur les dossiers des deux sièges, on peut exécuter le tir soit en avant, soit en arrière. Deux servants, placés sur le siège arrière, manœuvrent l'arme. La voiture porte 3.500 cartouches et une mitrailleuse de rechange. C'est le capitaine Genty qui a assumé le périlleux honneur de conduire au feu la première mitrailleuse automobile.

F.-A. Wheel.

LE MATCH DE RUGBY ST

Un plaquage en touche.

Les Toulousains, qui ont longtemps semblé gagner, menacent une fois de plus les Stadistes, mais un plaquage survient à propos pour arrêter leur élan, et pour sauver l'équipe parisienne.

Une mise en jeu.

Le Stade met en jeu et les Toulousains s'emparent du ballon.

Une sortie de n

La mêlée vient d'être disjointe, le (l'équipe des Toulousains. Ceux-ci cher vers la gauche dans les b

Le Stade Olympien des étudiants de Tou dernier, avec le Stade Français, champi sorti vainqueur d'un match dont l'issue

Le Stade Olympien de Toulouse est sans contredit une des meilleures équipes du Sud, et ses joueurs ont su prouver, dimanche dernier, leurs remarquables qualités d'endurance et d'énergie. Ils dominèrent presque constamment dans la première mi-temps, et les trois-quarts se distinguèrent particulièrement.

Au jeu un peu fermé du Stade Français, ils opposèrent une série de passes magnifiques. Ils étaient d'ailleurs bien secondés par les avants, plus lourds que leurs adversaires parisiens.

Du côté des demis, ils comptaient Maysonnié, qui est à coup sûr le meilleur que nous ayons actuellement en France.

Après vingt minutes de jeu, les Toulousains marquèrent un essai transformé en but et Pujol réussit un superbe drop-goal.

Les équipiers du Stade Français parurent, au début, manquer de cohésion, mais ils se ressaisirent, et sur la fin de la mi-temps, après une belle charge de Vareilles, Lesieur put marquer un essai, transformé en but. Dans la seconde mi-temps, les Toulousains ne marquèrent qu'un essai contre deux au Stade Français.

La victoire revint donc au champion de Paris, après un match qui fut intéressant de bout en bout.

Néanmoins, aucune des deux équipes ne peut être exempte de critiques, et un de leurs principaux défauts semble l'insuffisante autorité des capitaines sur leurs équipiers.

Maintes fois l'effort d'un joueur resta incompris de

TADE CONTRE TOULOUSE

ie de mêlée.
te, le ballon est sorti du côté de -ci cherchent à marquer en passant ns les buts du Stade.

le Toulouse s'est rencontré, dimanche hampion de Paris ✍ Ce dernier est l'issue demeura jusqu'à la fin incertaine ✍

ses camarades, qui ne soutinrent son échappée que trop tardivement, et souvent de belles occasions de marquer furent perdues, faute d'homogénéité.

Ce qui fut surtout remarquable dans ce match ce fut la violence dont firent preuve les deux équipes, se chargeant comme des sauvages et s'imaginant que plus la brutalité serait grande, plus les chances de triompher seraient nombreuses. Pourtant, tous ces joueurs ont déjà assisté à des matches auxquels prenaient part des teams anglais. Ils auraient dû se rendre compte que nos voisins cherchent plus à jouer avec science qu'avec force et... que les résultats sont certainement bien préférables.

Quoi qu'il en soit, les Toulousains ont fait de grands progrès ; ils ont conservé leur mobilité et ont acquis beaucoup de sang-froid. Le Stade a dû faire appel à toutes ses facultés pour se mettre à leur niveau. Mais lorsqu'il y fut parvenu, il a fort bien joué.

Cependant, nos équipes n'ont pas encore acquis l'ensemble que possèdent les footballeurs anglais dans leurs teams. Il est regrettable qu'il n'existe pas en France un règlement semblable à celui qui en Angleterre régit la formation des clubs, et par lequel il est interdit à un amateur faisant partie d'une équipe de passer dans une autre. De la sorte, on évite l'accaparement par les grands clubs des bons joueurs qui se révèlent dans les autres sociétés sportives. Celles-ci, privées ainsi de leurs meilleurs éléments, n'arrivent jamais à sortir d'un rang secondaire.

ANDRÉ L'HEUREUX.

Tentative des Toulousains.
Un avant Toulousain, pris à la touche, cherche à s'échapper.

Un Plaquage.
Un Toulousain s'est saisi du ballon et s'élance vers les buts du Stade, mais il est arrêté aux 22 mètres, un peu brutalement d'ailleurs, par les Stadistes, qui confondent souvent adresse avec force.

AU RETOUR DE LA COUPE BENNETT

Nos deux représentants dans la Coupe Bennett des aéronautes, MM. Alfred Leblanc et René Gasnier, viennent de rentrer à Paris. Nous donnons ici quelques souvenirs de leur long voyage.

Dans sa dernière séance, le Comité de l'Aéro-Club de France décidait d'adresser à l'Allemagne, pour 1908, son défi relatif à la Coupe Gordon-Bennett, détenue depuis peu par Oscar Erbsloh. Trois ballons français seront engagés. Le soir du même jour, la Société d'Encouragement à la locomotion aérienne fêtait le retour de MM. Alfred Leblanc et René Gasnier, les pilotes de l'*Ile-de-France* et de l'*Anjou*. Cette manifestation de chaude sympathie était due à la remarquable performance du premier, devenu détenteur, par 44 h.3 m., du record mondial de la durée. L'Aéro-Club de France éprouvait encore le désir de faire oublier au second l'inouïe malechance qui le poursuivit durant l'épreuve internationale.

En souvenir de son voyage, où il prouva une énergie peu commune, M. Alfred Leblanc a reçu une grande médaille d'or. Une autre médaille, d'argent, a été décernée à M. E. W. Mix, qui fut, à bord de l'*Ile-de-France*, le plus dévoué et le plus savant des aides.

Les deux équipes françaises ont goûté l'amabilité américaine. Nos aéronautes furent cordialement reçus. M. Bishop, président de l'Aéro-Club d'Amérique, a été pour eux, à Saint-Louis, un aussi charmant cicérone que M. Lambert, à New-York. L'organisation de la course, au parc de la Forêt, ne laissait rien à désirer. Le gaz, fourni par un colossal gazomètre, avait une pression telle, un débit à ce point considérable, que les neuf ballons eussent pu être gonflés en une demi-heure! Enfin, la force ascensionnelle du fluide bicarboné était plus que satisfaisante.

Voyage de l'*Ile-de-France* MM. Leblanc et Mix espéraient vivement la traversée des grands lacs, puis le voyage dans l'inconnu, vers le Canada. Leur nacelle insubmersible — ils l'avaient expérimentée en Seine — contenait des vêtements spéciaux pour le cas de descente en mer ou dans les lacs, ainsi que des fusils, des lignes, des haches, pour pouvoir chasser et pêcher, se nourrir par leurs propres moyens en pays perdu. Un tel armement, soigneusement combiné, longuement assemblé, fut inutile dans ce raid au-dessus des régions civilisées, très peuplées. L'*Ile-de-France* traversa le Missouri, le Mississipi, Winchester, Virginia, Woodland, Delphi, Hartford, Colombus, l'Ohio, les monts Alleghani, Pittsburg, Leslie, Philadelphie (à gauche) et Herbertville (point d'atterrissage).

Pendant ces 44 h. 3 m., M. Leblanc a continuellement souffert d'une atroce rage de dents. Il ne put ni manger, ni fermer l'œil. Il n'aurait cependant pas hésité à s'aventurer sur l'Océan jusqu'aux parages très fréquentés de l'entrée du port de New-York, s'il s'était douté que devant lui, à quelques longueurs seulement, Erbsloh était descendu! Le temps était calme, la mer d'huile; les flotteurs de la nacelle assuraient un sauvetage sans danger.

Par un hasard bizarre, Colombus, point de l'itinéraire précité, est précisément le lieu de naissance de M. E. W. Mix, qui revit ainsi, non sans émotion, un pays natal quitté depuis de longues années. C'est des environs de Colombus que fut tiré un coup de feu sur l'*Ile-de-France*, assez près du sol à ce moment-là. La balle siffla aux oreilles des aéronautes. Ce procédé devait indigner plus encore un enfant du pays.

Un paysage d'Amérique à 300 mètres.

C'est en passant au-dessus d'un petit village du comté de Delaware que cette photographie fut prise, le 22 novembre.

M. E. W. Mix, quelques jours après, se rendit à Colombus, dirigea lui-même une enquête et découvrit le coupable... inconscient : une sorte de rustre illettré, dont la stupéfaction parut grande lorsqu'il apprit que le ballon avait à son bord deux de ses contemporains.

Les deux nuits furent éclairées par un clair de lune magnifique. L'*Ile-de-France* voyagea un tantinet, très près du *Lotus II*, ce qui permit (?) à la presse américaine d'annoncer en caractères énormes la « terrible collision de deux ballons concurrents! »

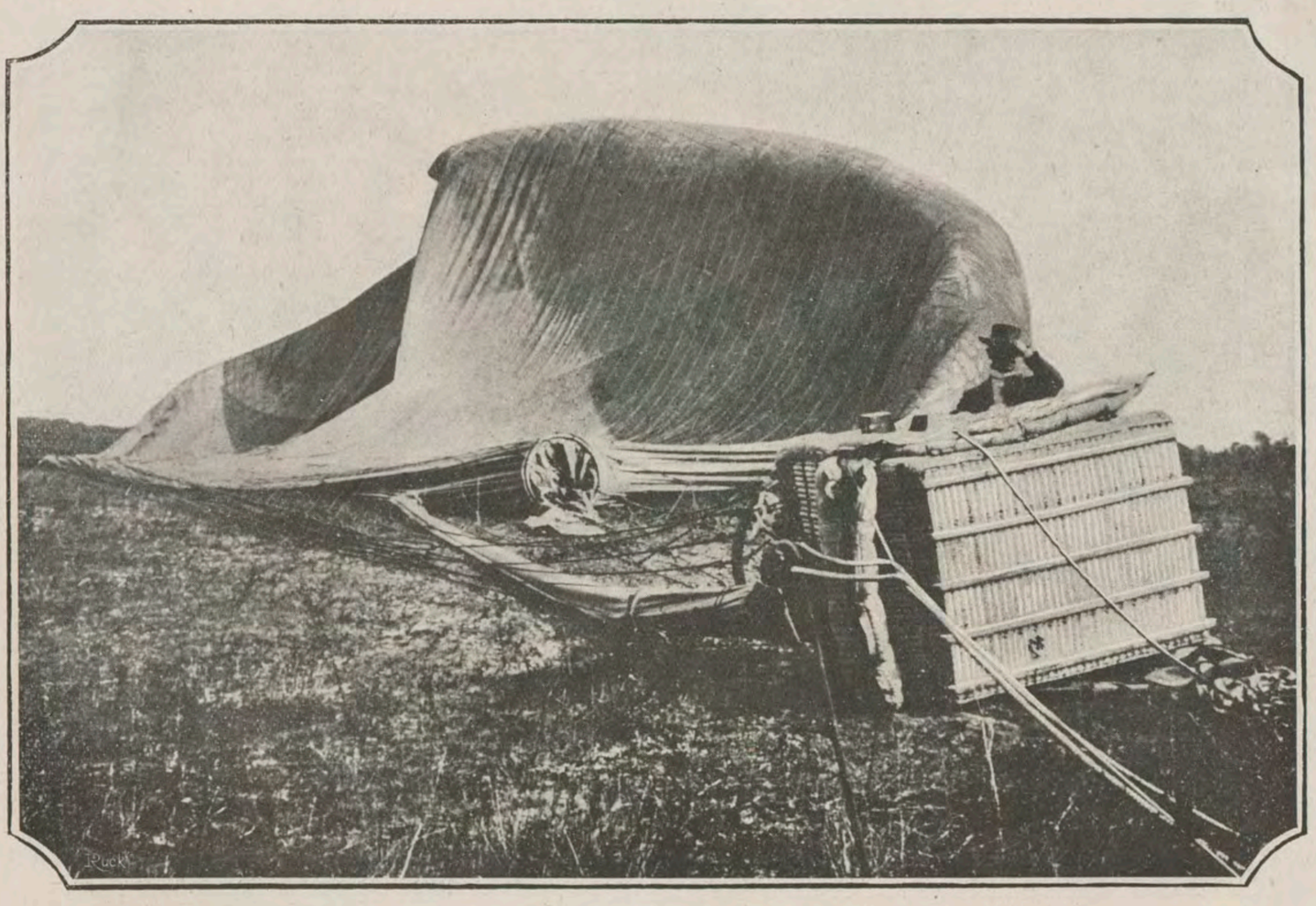
Le voyage de l'*Anjou* Nos deux autres représentants, MM. René Gasnier et Charles Levée, ont été en quelque sorte sacrifiés par le destin. L'*Anjou* fut, en effet, de tous les ballons concurrents celui qui descendit le plus dans le Sud. Comme les distances parcourues sont mesurées à vol d'oiseau, d'après une ligne droite reliant le point d'arrivée au point de départ, M. René Gasnier atterrit aussitôt qu'il fit cette constatation, qu'au lieu d'augmenter son parcours il perdait des kilomètres! A Mineral, l'*Anjou* disposait encore de 9 sacs de lest sur les 40 emportés de Saint-Louis.

Si l'*Ile-de-France* et l'*Anjou* ont regagné l'Europe, le *Pommern* est resté en Amérique. M. Erbsloh l'a cédé au docteur Julien Thomas, sportsman connu, qui s'aide de béquilles depuis juillet dernier, où il fut victime d'un accident d'automobile.

Mais M. O. Erbsloh n'a pas oublié la Coupe, qu'il vient de remettre à la société dont il fait partie, après avoir été indigné de ce que la douane allemande ait cru devoir lui réclamer, en guise d'entrée de ce trophée, 130 marcks et 30 pfennigs! L'aéronaute avait bien refusé tout d'abord d'acquitter ces droits, arguant avec quelque raison que la Coupe ne lui appartenait pas, qu'il n'en était que détenteur temporaire. A cette objection la douane a répondu en substance : « Nous vous rembourserons la somme, si l'an prochain, la Coupe, gagnée par une nation étrangère, quitte l'Allemagne. »

Souhaitons que la douane allemande rembourse l'an prochain les 130 marcks et les 30 pfennigs.

François Peyrey.

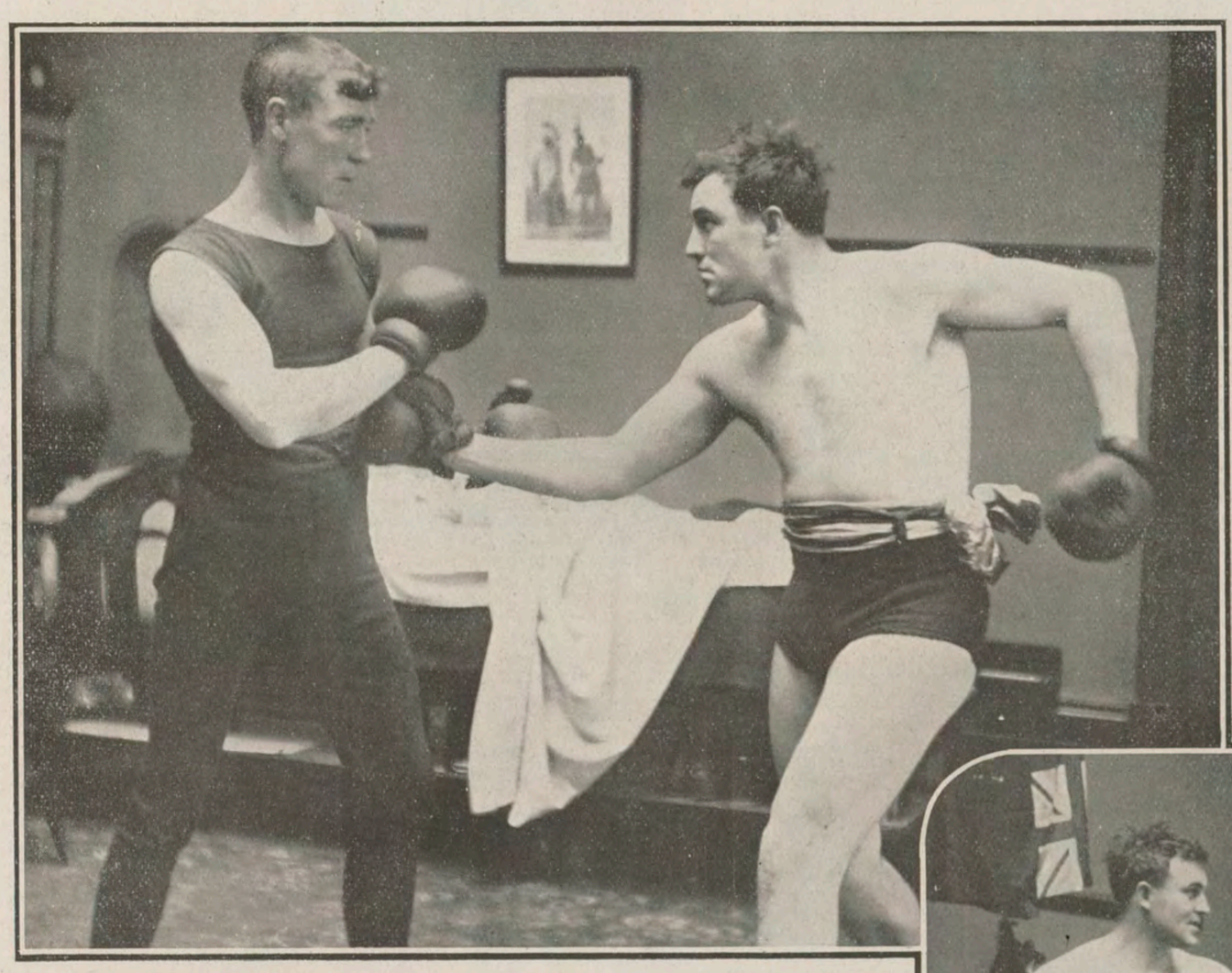


L'atterrissage de l'*Ile-de-France*

Le ballon de M. Alfred Leblanc atterrit à Herbertville, à deux pas de l'Océan. Il fut battu de quelques kilomètres seulement, sur plus de 1.400 kilomètres, par le Pommern, *à M. Erbsloh.*

LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE BOXE

Le franco-canadien Tommy Burns a triomphé de Gunner Moir, champion poids lourds d'Angleterre, dans le Championnat du monde de boxe, disputé à Londres le 2 décembre



Tommy Burns à l'entraînement.

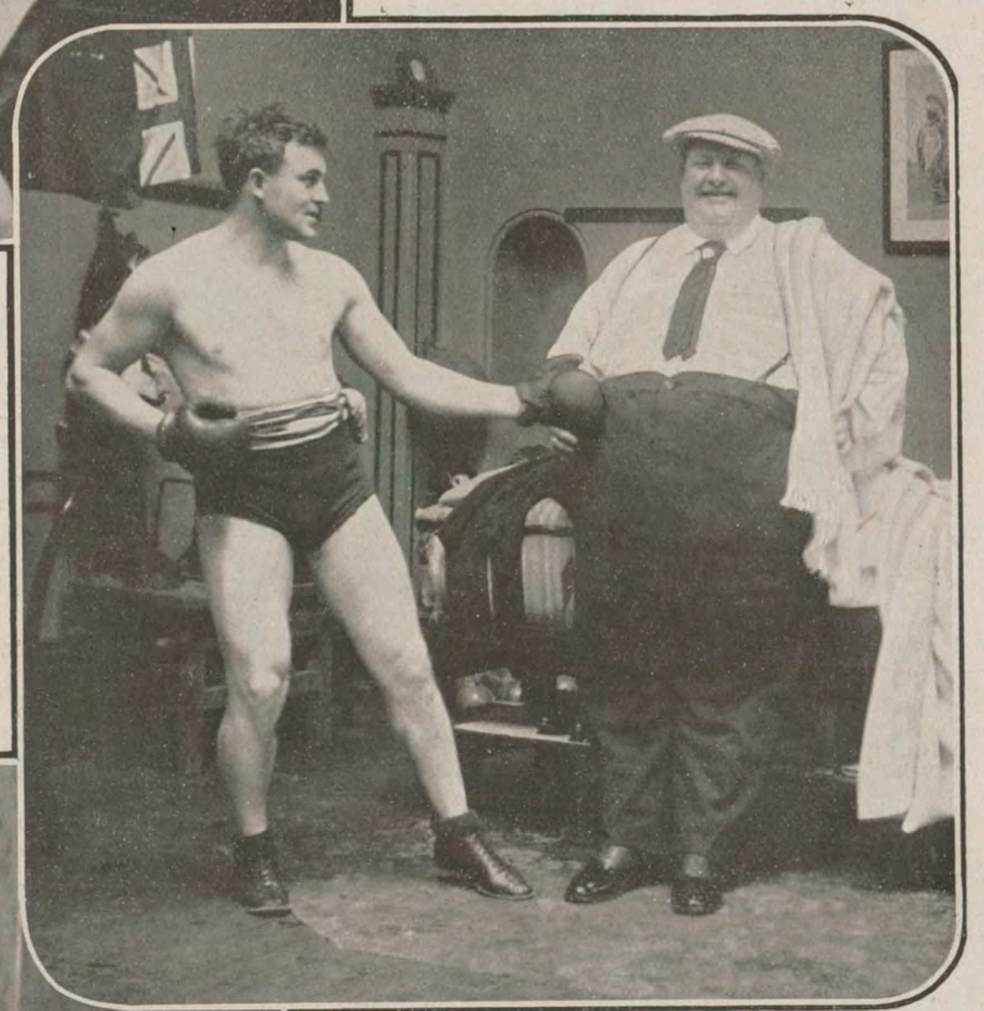
Tommy Burns s'entraîne avec un pugiliste qui ne le quitte jamais, Jim Styles.

Gunner Moir, champion d'Angleterre, éprouva une certaine déception le jour où Tommy Burns, champion du Canada, mit le pied en Angleterre. Il espérait que ce long voyage effraierait Burns et qu'il pourrait, sans crainte, toujours déclarer qu'il triompherait de lui s'il le rencontrait.

Aussi, le premier acte de Burns fut-il de lancer un défi à Gunner Moir pour le titre de champion du monde de boxe. Ce fut la première fois que le crack anglais regretta son titre de champion. Il fallait relever le défi, sans quoi il passerait aux yeux des sportsmen pour un Don Quichotte. Déjà, il n'avait pas voulu entendre parler d'une rencontre avec Sam Mac Vea. Il était obligé de marcher. Mais il le fit à contre-cœur. Pourtant, il avait de sérieux atouts dans son jeu : il avait l'avantage du poids, pesant 83 kilos, tandis que Burns n'atteignait que 79 kilos ; Burns était plus petit de six centimètres et avait moins d'allonge. Malgré tout, Gunner Moir n'était pas tranquille et ses partisans, constatant son état d'âme, ne pariaient pas de grosses sommes sur sa chance.

Le combat fut disputé le 2 décembre, au National Sporting-Club de Londres. La salle était bondée et les plus mauvaises places avaient été payées la bagatelle de 125 francs.

Dès le début, Gunner Moir voulut mener la danse, portant des coups terribles à Burns, qui les encaissait avec un dédain parfait. Le Franco-Canadien laissait son adversaire s'épuiser, se contentant d'attendre le bon moment pour rentrer. Il restait sur l'expectative, tournait autour de l'Anglais, qui s'essoufflait et se fatiguait. Au troisième round, il réussit un magnifique direct au cœur et, pour fignoler son travail, le double, le triple, le quadruple avec une vitesse foudroyante. Gunner Moir, doué d'une résistance splendide, encaisse sans tomber, mais il est fini. Sa défaite n'est plus qu'une question de minutes. De round en round, la supériorité de Burns se manifeste de plus en plus, alors que le fameux Gunner Moir descend rapidement de son piédestal d'invincibilité. Et au dixième round, Tommy Burns parvient à knock-outer son adversaire. Le referee proclame sa victoire et le salue du titre de champion du monde, que Jeffries abandonne au profit de son jeune collègue.



Un curieux punching-ball.

L'entraîneur de Burns, Eccleston, dit Jolly Jumbo, est doué d'un embonpoint de speaker.

Mais là où l'affaire devient ténébreuse, c'est lorsque Sam Mac Vea lançant un défi à Burns pour ce titre de champion du monde, le Canadien refuse de le relever, sous prétexte qu'il ne veut se rencontrer qu'avec un seul nègre, Johnson. Pourquoi ? Sans doute, parce que l'un est à Paris, tandis que l'autre est en Amérique. Sam Mac Vea ne peut pourtant pas aller se faire blanchir à Londres pour faire plaisir à Burns. Ou celui-ci a peur, ou il est bien peu sportif. Je crois plutôt qu'il a peur. Et c'est triste, car quel beau match que celui auquel nous aurions assisté !

JACQUES MORTANE.

Gunner Moir, l'adversaire de Burns.

Gunner Moir, le champion d'Angleterre, adversaire malheureux de Burns, dans sa salle à manger. A gauche, son entraîneur ; à droite, son manager.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Le hall central de l'Exposition d'automobiles de Berlin, qui remporte en ce moment un immense succès.

LES SPORTS D'HIVER EN FRANCE

Il est de nombreux chauffeurs qui, à l'approche de l'hiver, remisent leur voiture au garage, donnent congé a leur mécanicien et renferment au plus profond d'un tiroir leurs lunettes et leurs gants, en se disant: « Il n'y a rien à faire l'hiver. Attendons au printemps ». Ceux-la se privent volontairement d'un des plaisirs les plus grands que peut procurer l'automobile, celui de parcourir les grandes routes par un beau temps d'hiver.

Et, ceux que le sport automobile n'accapare pas tout entier sont attirés par Chamonix.

Il fut de mode, pendant quelques années, de ne trouver bien que ce qui se passait a l'étranger : Brighton, Ostende concurrençaient nos plages ; on ne se soignait bien qu'à Carlsbad on ne pouvait faire de station d'hiver qu'a Saint-Moritz ou à Davos. La Suisse, monsieur, et encore... la Norvège, il n'y a que là où l'on peut patiner, skier, tobogganer. Et pendant ce temps, de septembre a juin, nos Alpes françaises étaient délaissées. Fort heureusement, le Club Alpin Français a voulu réagir contre ces tendances, et, aidé par le Club des Patineurs de Paris et le Club des Sports Alpins, il a organisé pour le mois de janvier prochain un superbe programme qui ne peut manquer d'amener la foule des sportsmen et des curieux à Chamonix, cet incomparable centre de toutes les Alpes. Le meeting commencera par un concours international des skis, auquel prendront part des représentants des armées norvégienne, suédoise, italienne, qui viendront lutter avec nos vaillants chasseurs Alpins ; il continuera par le championnat de France de patinage. L'U. S. F. S. Ae s'est enfin rendu compte que ces épreuves ne pouvant guère se disputer ailleurs que sur la glace, il fallait se résoudre à les faire disputer ailleurs, que dans la traversée de Paris, où la Seine ne gèle guère que tous les vingt ans. Le meeting se terminera par des championnats internationaux de bobsleighs et de toboggans.

Il y aura donc là, pendant trois semaines, un véritable gala d'hiver. C'est un début, mais, si les touristes français veulent bien sacrifier un peu moins au snobisme et penser un peu plus à l'intérêt national, c'est peut-être dans quelques années Chamonix remplaçant Saint-Moritz ou Davos comme centre hivernal.

F.-A. WHEEL.

M. Max Vincent, vice-président du Touring-Club, qui vient d'être promu officier de la Légion d'honneur.

CYCLISME

Theile, le sprinter allemand, qui vient d'arriver à Paris, coureur sinon très vite, du moins très dangereux dans les courses de 5 à 10 kilomètres.

JACQUELIN S'AMUSE

Lorsque Jacquelin conclut son engagement pour aller courir les Six Jours, timidement, nous prétendîmes qu'il avait une chance de briller s'il était sérieux. Un instant, nous avions oublié le caractère du tourlourou national. Il partit a Madison Square et dès qu'il aperçut le premier concurrent abandonner, une grande joie pénétra dans son cœur.

Et, prétextant des crises d'estomac, il descendit de machine et abandonna.

Mais la ne se borna point l'aventure de Jacquelin. Avant le départ des Six Jours, il devait disputer un match avec Kramer. La première manche courue, où il se fit d'ailleurs battre, Pat Powers alla le chercher dans sa cabine pour la seconde.

— Comment, s'écria Jacquelin, une seconde manche ? mais c'est cinq cents francs !

— Cinq cents francs?

— Yes, répondit Jacquelin, qui voulait prouver qu'il parlait anglais.

— Je ne comprends pas.

— C'est pourtant bien simple : Vous m'avez engagé pour courir contre Kramer, j'ai couru ; si vous voulez que je recoure c'est cinq cents francs.

Bien entendu, devant l'obstination de Jacquelin, Powers fut obligé de marcher, mais il ne se tint pas pour battu. Il déposa une plainte, interdit a l'ex-pioupiou l'entrée de Madison Square et le pauvre Jacquelin fut obligé de s'embarquer pour la France par le premier paquebot, après avoir constaté dans la presse la pénible impression qu'il avait produite.

Ah ! mon pauvre ami ! si c'est ainsi que tu comptes aquérir l'argent nécessaire pour construire ton aéroplane, *le Pied-de-Nez*, je crois que tu as mal pris le virage !

JACQUES MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 8 au 14 décembre.

CYCLISME

Dimanche 8 décembre.

Vélodrome d'Hiver. — *Prix Ludovic Morin* (1.000 mètres) : 1. Friol, 2. Hourlier, 3. Van den Born, 4. Theile.

Prix Dangla (50 kil. derrière grosses motocyclettes) : 1. Paul Guignard, 32 m 6 s. 2. Contenet, 3. Peter Guenther.

ATHLÉTISME

Dimanche 8 décembre.

Colombes. — *Football rugby.* — Le Twickenham F. C. bat le Sporting Club Universitaire de France, par 11 points contre 8.

HIPPISME

Dimanche 8 décembre.

Auteuil. — *Prix Le Hon* (steeple, 3.100 mètres) : 1. Yolk, à M. J. d'Ockhuisen (Callot) ; 2. Arpenteur, 3. Baronet. (10 partants.)

Prix Delatre (steeple, 5.000 mètres) : 1. Salomon, à M. James Hennessy (Piggot) ; 2. Quasimodo, 3. Duc Job. (8 partants.)

Jeudi 12 décembre.

Auteuil — *Prix de Chanceaux* (steeple, 3 500 mètres) : 1. Austral, à M. E. Akar (Piggott) ; 2. En Avant Marche, 3. Hayashi (9 partants.)

BIBLIOGRAPHIE

Un livre sur les chasses de Pau. — Il n'existait pas encore de livre français sur les chasses de Pau. Cette lacune vient d'être comblée par le livre intitulé *Leicestershire in France or the field at Pau*, suivi des P. H. (*Pace hands*) modernes sous le mastership de C. H. Ridgway sq.

The earl of Howtch avait publié en Angleterre un livre sur ce sujet, en 1893 ; mais ce livre n'avait pas été traduit.

Thya Hilland (*alias* comte de Salverte) s'est chargé de ce soin. Il fait un tableau pittoresque de la chasse, telle qu'elle se pratique actuellement a Pau. Cet ouvrage est appelé a un légitime succès en France et au pays d'outre-Manche.

Petite Bourse des Publications Pierre Lafitte et Cie.

Nous sommes en ce moment acheteurs des numéros suivants, à raison de 1 franc l'exemplaire : *Femina*, n° 71. — *Musica*, nos 5 et 11. — *Vie au Grand Air*, nos 126 et 134. — *Je sais tout*, nos 1 et 14. — *L'Art et les Artistes*, nos 6, 7, 8, 10, 11.

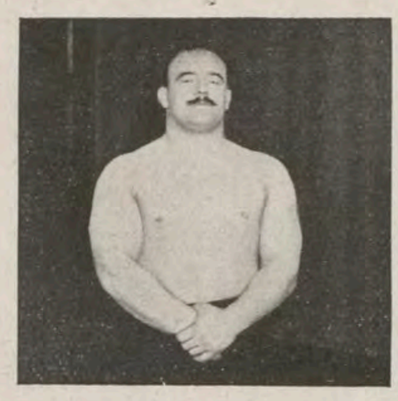
Nous publierons prochainement une nouvelle liste.

Les exemplaires doivent nous parvenir franco en bon état. Le montant en est envoyé immédiatement par mandat-poste.

Cette liste annule les précédentes.

Voir les avantages aux abonnés page III des annonces.

ATHLÉTISME



Zbysko, qui a été déclaré vainqueur de Padoubny, à Londres, le champion russe agant été disqualifié, par l'arbitre, pour avoir passé la jambe.

P. PONS, CHAMPION DU MONDE DE LUTTE

Le championnat du monde de lutte s'est terminé par la victoire de Paul Pons. Voici donc Pons champion du monde pour un an, et tout laisse supposer qu'en 1908, il défendra, avec succès ce titre qu'il vient de remporter de haute lutte pour la seconde fois.

En fait, Pons est vraiment un type d'athlète exceptionnel : on peut dire qu'il est resté le même homme depuis dix ans, tant sa vie errante et son existence nomade ont peu d'influence sur ses qualités physiques. Il donne l'exemple du lutteur ayant fourni la carrière la mieux remplie que l'on connaisse.

Il a enlevé le titre de champion du monde dans son style de jadis, style de lutteur calme, froid, toujours maître de soi, et sa victoire a été fort bien accueillie du grand public. La popularité justifiée et grandissante de notre champion national a trouvé l'occasion de s'affirmer une fois de plus. La finale du championnat a mis Pons en présence de Jacobus Koch, homme à qui l'on ne saurait refuser une haute qualité dont on a pu apprécier la mesure dans les différentes épreuves disputées au cours de ces dernières années.

La rencontre ultime entre ces deux athlètes a donné tout ce qu'elle promettait en intérêt.

Omer de Bouillon et Constant le Marin prennent *ex æquo* la troisième place, devant Cazeaux, qui n'est pas en progrès, tant s'en faut, bien que la place qu'il occupe dans le championnat laisse supposer le contraire.

Très belle épreuve, en somme que celle qui vient de s'achever et qui a mis en valeur une fois de plus, l'exceptionnel lutteur qu'est Paul Pons, champion du monde.

FIORAVANTI.

HIPPISME

Notre compatriote, M. Chéri Halbron, causant avec M. Gilpin aux ventes de chevaux de Newmarket.

FEUILLES ET FEUILLETONS

Au milieu de l'automne, la chute des feuilles sur le sol humide est le signe avant-coureur de l'hiver prochain : aux derniers moments de la saison hippique, l'apparition des feuilleton dans les colonnes des journaux sportifs annonce la clôture des courses.

Cette année, comme les autres, les événements ont suivi leur cours ordinaire ; et les organes de la spécialité ont suppléé brillamment au chômage forcé des nouvelles d'actualité par la publication d'études intéressantes et documentées. Celle qui paraît dans *Paris-Sport* présente le caractère original d'une heureuse didactique : elle s'adresse plus spécialement au public de la pelouse, à ce public qui considère de loin l'enceinte du pesage, la prenant pour la boîte de Pandore ou pour la caverne d'Ali-Baba, avec beaucoup plus de voleurs. Son titre tout à fait typique *En revenant des Courses*, fait allusion à ces propos qui s'échangent dans les trains ou dans les grandes voitures ramenant le public des différents hippodromes. Rien n'est plus instructif que de se mêler au flot du retour : vous y surprenez, sur le vif, l'âme de la foule. Gagnants joyeux et perdants moroses, tous sont d'accord pour dire que les résultats de toutes les épreuves sont des coups préparés à l'avance. Pour eux, le monde du turf est un véritable paradis terrestre, où l'agneau, le renard et le loup, autrement dit le propriétaire l'entraîneur et le jockey, s'entendent comme larrons en foire sur le dos du public. S'ils pouvaient voir ce qui se passe, ils se rendraient compte très rapidement que cet état de paix et de concorde n'existe que dans leur imagination, et que souvent l'acuité des luttes sportives est redoublée par des rivalités d'un autre ordre. Les chevaux eux-mêmes, ces pauvres bêtes, cherchent a se mordre pendant la course ou à se donner des ruades au départ ; les jockeys jouent de temps en temps de la cravache ou de la boxe ; si je suivais la progression, j'en arriverais a montrer les entraîneurs se battant à coups de revolver et les propriétaires, à coups de mitrailleuses. Je n'irai pas jusque-là.

Quoi qu'il en soit, la tâche entreprise par le feuilleton de *Paris-Sport* est très saine : précisément à cause de son caractère ardu, elle mérite tous les éloges.

BOÏARD

LE CERCLE DE L'ESCRIME A L'ÉPÉE CONTRE LE CERCLE HOCHE

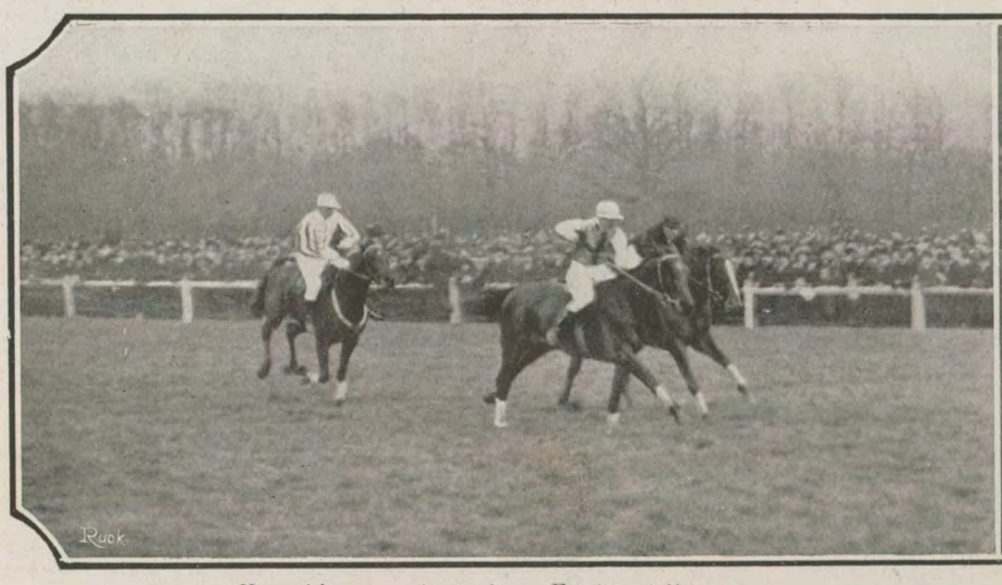
L'équipe du Cercle de l'Escrime à l'Epée (Dr Edom, capitaine, Olivier, Lippmann, Aumont-Thiéville, Leleu, Poupar, Leroux, Gabet, Pingaud, Lt Patissier, E. Peigné, Mortier), qui a battu, le 8 décembre, l'équipe du Cercle Hoche, par 11 touches.

Lally, à M. Purefoy, vainqueur du Royal Hunt Cup et des Eclipse Stakes, a rapporté à son propriétaire 288.875 francs, cette année.

LA CLOTURE D'AUTEUIL

Par RENÉ RIONDET

Auteuil a fermé ses portes jusqu'au mois de février ; d'ici-là Pau, Marseille et Nice se chargeront de ne pas laisser languir l'intérêt des sportsmen ✓ Un soleil brillant a favorisé la réunion de clôture ✓ Victoires d'Ingénu dans le Prix Vanille et d'Adonis dans le Prix Maubourguet ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓



Hayashi, Austral, En Avant Marche.

L'arrivée du Prix de Chanceaux (steeple, 3.500 mètres).

A la dernière haie, Austral, à M. Akar (Pigott), survenait et battait de trois quarts de longueur En Avant Marche, Hayashi, troisième.

Chute de Donnarel.

Donnarel, montée par Defeyer, est tombée au saut de la rivière, dans le Prix de Chanceaux, à Auteuil.

Cette fois, ça y est : la saison parisienne est terminée et Auteuil ne donnera le signal de la réouverture que vers la mi-février. Malheureusement pour les chevaux, pour ceux d'obstacles tout au moins, comme pour les hommes, entraîneurs, jockeys, journalistes et sportsmen, ces deux mois n'offrent pas de bien longues vacances. Dès jeudi prochain, les réunions de Pau vont commencer ; ensuite ce sera Marseille, le 29 décembre ; Nice, le 7 janvier ; puis le second meeting de Pau, qui nous ramènera jusqu'à la reprise d'Auteuil. Ainsi ni trêve ni répit ; les malheureux steeple chasers paient bien cher durant l'hiver le repos forcé qu'exigent souvent pendant la belle saison leurs tendons menaçants. Après tout, ils n'ont pas à se plaindre ; ils vont, comme des princes russes, passer l'hiver sur la Côte d'Azur ; claquer ici ou claquer là, cela n'a pas grande importance. Espérons cependant que le déchet sera, cette année, moins grand qu'il ne le fut l'an dernier. Les engagements des principales épreuves ont été publiés ; ils ont réuni des lots fort imposants. On y remarque surtout le contingent fourni par l'écurie Liénart : il se compose d'animaux très frais qu'on a su ne pas surmener, on compte onze représentants de la casaque rouge dans le Grand Prix, dix dans le Prix de Monte-Carlo, quinze dans le Prix du Grand Cercle et quinze encore dans le Prix du Casino Municipal. Il ne faut pas être grand sorcier pour prédire que l'excellent entraîneur, Ch. Carter, saura rapporter de là-bas son habituelle moisson de lauriers : chacun sait en effet que cette écurie, avec une sage prévoyance, préfère gagner son avoine au début de l'année au lieu d'attendre les épreuves de consolation de la fin de la saison.

L'arrivée du Prix Vanille.

Après la dernière haie, Ingénu fournissait son effort et réglait Gallerto.

Pour sa dernière réunion, le champ de courses d'Auteuil a eu la chance inespérée de voir le soleil s'inviter à la fête. On se serait cru au printemps : toilettes exquises, foule empressée température agréable. Dans ces conditions, on n'a plus le temps de s'occuper du sport. Il ne fut pourtant pas trop dénué d'intérêt.

Le Prix Vanille, course de haies de 2.800 mètres, fut remporté facilement par Ingénu, qui, piloté avec beaucoup de tact par Piggott, rendit avec désinvolture cinq et seize livres à ses concurrents. Gallerto confirma ses récentes victoires en se plaçant second après avoir menacé Ingénu. Quant à Soupirant, le cheval guignard, il semble avoir perdu sa forme, en se faisant distancer ou battre sur le poteau. Le Prix Maubourguet, steeple chase de 3.500 mètres, mettait aux prises les trois ans avec leurs aînés. La victoire resta aux trois ans : Adonis II battant, après lutte, d'une longueur et demie En Avant-Marche qui semblait cependant le dominer entre les deux dernières haies.

RENÉ RIONDET.

Le saut de la rivière dans le Prix Maubourguet (steeple, 3.500 m., 15 000 francs.)

Arpenteur a réglé le train jusqu'à la rivière où il dérobait et où Beggha culbutait. Le Trébuchet se trouvait en tête avec Adonis II et En Avant Marche. Après l'obstacle final, Adonis II, à M. Gaston Dreyfus (J. Bartholomew) prenait l'avantage sur Le Trébuchet qui se faisait enlever la seconde place par En Avant Marche.

UNE CHASSE A COURRE A PAU

Le Rendez-vous.

A côté des intrépides qui suivent les chasses à cheval, beaucoup de sportswomen se contentent de s'y rendre en voiture.

Avant l'attaque.

Dans ce délicieux sous-bois, les chasseurs suivent la piste et se préparent à attaquer la bête de chasse.

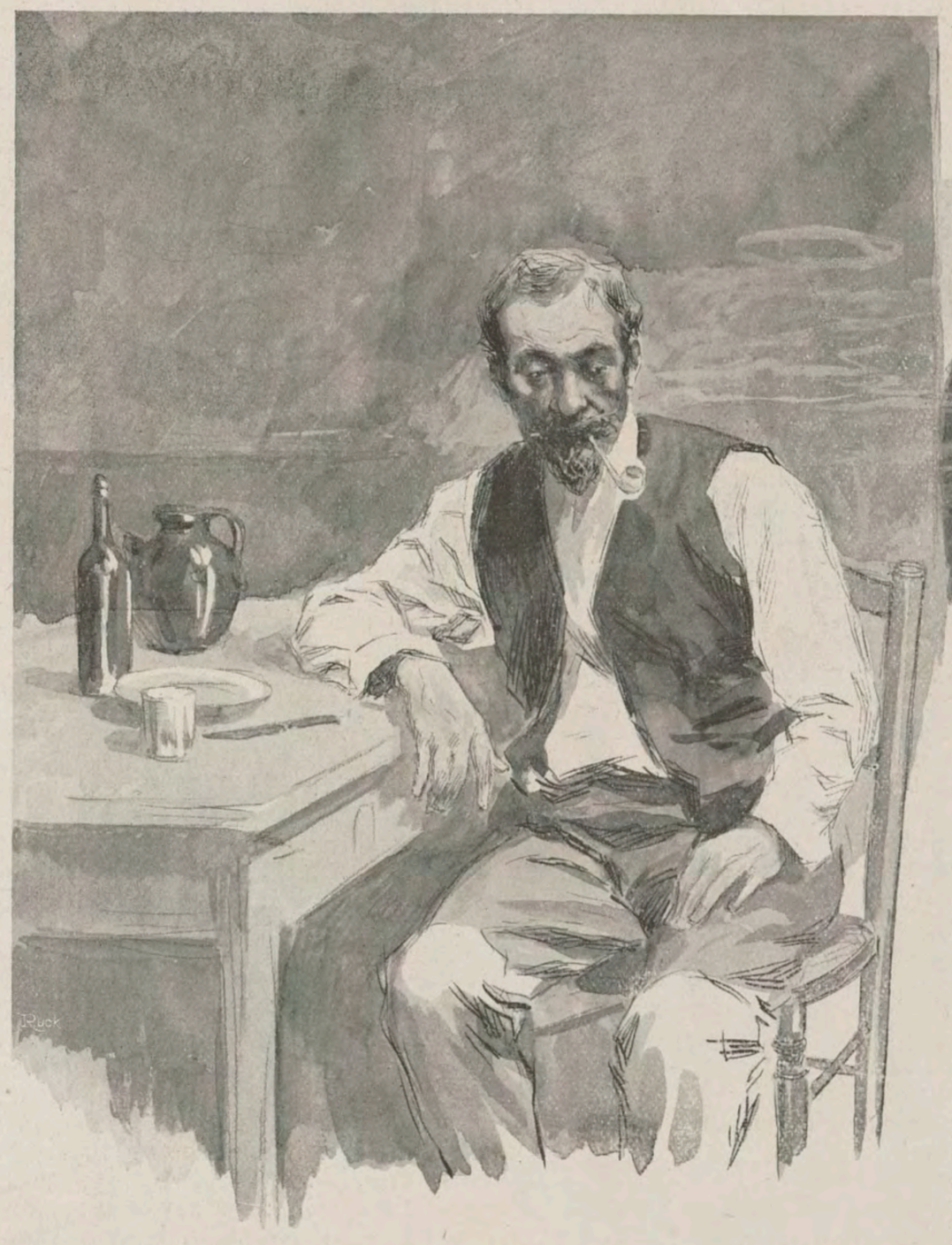
La fin de la chasse.

La chasse est terminée, l'animal est servi; les chasseurs se préparent à retourner à Pau. De gauche à droite : Mlle Hutton, le duc de Brissac, M. Moïsse, le baron de Vaufreland, M. Wright, M. H. Ridgway.

VINGT ANS DE LUTTE[1]

Par Paul PONS

Après avoir fait ses débuts de lutteur dans un village voisin de Sorgues, son pays natal, dans un tournoi où il se classa second, Paul Pons a pris part au concours de Jonquières, où, en plus d'épreuves de luttes, des exercices de poids étaient imposés aux concurrents. Notre héros réussit à être vainqueur. Il y fait la connaissance de deux spectateurs, les célèbres athlètes Bernard père et Pietro Dalmasso, qui cherchent à l'embaucher comme lutteur. Il résiste et rentre à Sorgues, retrouver son père et sa mère avec les 15 francs, prix du Tournoi.



« *Tu es donc bien pressé aujourd'hui me dit ma mère.* »

Afin de ne pas aviver ses craintes je lui cachai une partie de la vérité ; j'évitai de lui dire quelles propositions ils m'avaient faites de partir avec eux.

« Oh ! rien, dis-je sur un ton qui voulait être indifférent. Ce sont deux hommes qui s'intéressaient au concours parce que, d'après ce qu'ils m'ont dit, ils sont lutteurs de leur métier. Alors ils m'ont déclaré que j'avais bien lutté, et comme il pleuvait, ils m'ont fait entrer à l'auberge avec eux pour m'abriter. »

Ma mère se contenta de cette explication; du moins, eut-elle l'air de s'en contenter, car elle n'insista point ; mais je lus sur sa physionomie qu'elle n'était pas complètement dupe de mon mensonge et pensait à part elle :

« Il y a quelque chose de louche là-dessous, le « grand » ne me dit pas toute la vérité. »

Il était tard, nous allâmes nous reposer.

Ma mère paraissait encore soucieuse le lendemain matin, lorsque je l'embrassai avant de me rendre à la forge. Moi, j'avais passé les premières heures de la nuit sans pouvoir fermer l'œil. Bien que je voulusse éloigner de ma pensée — comme irréalisable à mon sens — la proposition du père Bernard et de son camarade, elle revenait sans cesse à mon esprit. La fatigue l'avait finalement emporté, le sommeil m'avait délivré de cette obsession.

Lorsque j'arrivai à la forge, la porte en était close. Le vieux forgeron n'ouvrait plus son huis de bonne heure. Du temps que les affaires marchaient bien, on frappait sur l'enclume dès la pointe du jour. Il en allait autrement maintenant. Sorgues se développait pourtant avec les moyens de communication qui la reliait aux localités environnantes plus importantes ; le village devenait un gros bourg, en attendant d'être la petite ville d'aujourd'hui. La forge n'en profitait pas ; elle avait fait son temps, on allait à la ville porter l'ouvrage.

Je m'assis devant la porte, dans l'attente du patron, hanté à nouveau par ma rencontre de la veille. J'en étais là de mes rêveries lorsqu'il arriva.

« Eh bien, grand Paul, il paraît que tu as bien travaillé hier ? Tu n'en auras pas tant à faire ce tantôt ! Ecoute, je vais te le dire à toi seul, si cela continue à aller comme à présent, je serai forcé de fermer dans huit jours. Ne le dis à personne, mais si tu trouves à t'employer ailleurs, n'hésite pas, car vois-tu, j'attends encore, mais je n'ai pas d'illusions, c'est bien fini. C'est la dernière pelletée de charbon que nous jetterons tout à l'heure dans le brasier.

Je me mis à la besogne, sans entrain, l'esprit distrait. Pour ce qu'il y avait à faire, le peu de courage que je possédais était bien suffisant.

Le surlendemain, comme je me dirigeais vers la maison, l'heure du déjeuner m'y appelant, je vis au loin, à l'angle d'une petite ruelle, abrités dans l'ombre projetée d'une maison qui dominait toutes les autres, deux silhouettes, que je reconnus immédiatement pour être celles des deux hommes avec qui j'avais bu le dimanche précédent à Jonquières.

Je ne cherchai point, dans ma surprise première, quelles raisons les amenait à Sorgues, ce qu'ils y venaient faire, mais de leur présence inattendue, j'éprouvai je ne sais quel sentiment de crainte et de satisfaction mélangées dont je ne pus me défendre.

J'avais envie, pour les éviter, de rebrousser chemin ; mais ils devaient déjà m'avoir vu, et m'échapper par une rue adjacente ne m'aurait servi de rien, car il m'eussent vivement rattrapé. Et puis, ils m'attiraient. S'ils venaient à Sorgues où ils ne connaissaient personne, ce ne pouvait être que pour moi. En quelques secondes, toute la scène du cabaret revint à mon esprit.

Je continuai mon chemin, j'allai droit à eux. Quelques pas à peine nous séparaient, lorsque le plus vieux des deux, le père Bernard, s'avança et me tendit la main. Puis désignant son compagnon qui s'approchait à son tour il me dit :

« Eh bien, tu ne nous attendais pas hein ; je parie que tu nous as même oubliés depuis dimanche dernier.»

J'objectai que non ; et, comme je m'inquiétais du motif de leur présence à Sorgues, le père Bernard de répondre :

« Nous sommes en Avignon jusqu'à demain. Nous n'avons rien à y faire aujourd'hui, alors nous sommes venus ici tout en nous promenant, et aussi dans l'espoir de te serrer la main. Tu travailles cet après-midi ?

— Oui, je vais à la forge. Il n'y a pas pour vingt sous d'ouvrage, mais j'y vais quand même.

— Tu n'as pas encore déjeuné, demanda Pietro.

— Non, j'y vais, et de suite, car ma mère doit m'attendre depuis un moment.

— Eh bien, va vite, et lorsque tu auras

(1) Voir les numéros 476 et suivants.

fini, avant de retourner chez le forgeron, viens trinquer avec nous à l'estaminet de la Mairie où nous t'attendons. »

Je mis très peu de temps à déjeuner.

« Tu es donc bien pressé aujourd'hui, me fit ma mère, surprise par ma préoccupitation inaccoutumée.

— J'ai à terminer une pièce que l'on vient chercher à une heure et demie, il faut que je fasse vite si je veux qu'elle soit prête en temps voulu. »

J'avais à peine fermé la porte derrière moi, en quittant la maison, que je l'entendis s'ouvrir à nouveau. C'était ma mère qui sortait également. Elle avait, hâtivement, jeté sur sa tête un large chapeau de paille qui n'avait plus ni forme ni couleur, tant les intempéries l'avaient fatigué, un tablier de bure grossière qu'elle portait au logis était encore noué à sa taille. La pauvre n'avait point pris la peine de l'enlever, dans sa précipitation de filer derrière moi pour savoir où j'allais, car elle ne croyait pas un traître mot de ce que je lui avais dit.

— Tiens, tu sors, maman, lui demandais-je ?

— Oui je vais chez la mère Madrassu ; elle habite derrière la forge, nous pouvons faire route ensemble. »

J'étais pincé. Il n'y avait qu'un parti à prendre : jouer la comédie jusqu'au bout. Je fis donc semblant d'être tout heureux de la coïncidence qui faisait habiter la mère Madrassu à deux pas de la forge, et, prenant affectueusement maman par le bras, je cheminai avec elle jusqu'à la porte du forgeron.

Le sang-froid avec lequel je dissimulai mes intentions rassura complètement la brave femme. Une fois dans la forge, j'épiai ses mouvements. Elle ne prit pas, ma brave mère, la peine de cacher son mensonge ; dès que je fus rentré, elle fit demi-tour et s'en retourna tout simplement par le chemin que nous avions pris, jusqu'à la maison. Elle s'en allait, confiante et naïve, toute rassurée.

Je la laissai s'éloigner un peu, puis quand j'eus bien acquis la certitude qu'elle ne reviendrait pas sur ses pas, je quittai la forge et ne fis qu'un bond vers l'estaminet.

Bernard et Pietro finissaient un repas sommaire que le tenancier du petit café leur avait préparé tant bien que mal.

J'avais à peine pris place à côté d'eux, que le père Bernard m'entreprit comme il l'avait fait trois jours auparavant.

— Tu as tort de t'entêter, répétait-il, tu as tort. Il n'y a plus rien à faire pour toi ici. Tu prétends aimer la lutte ? Fais-toi donc carrément lutteur ; tu ne seras pas marié avec la baraque pour cela. »

J'excipai de mon ignorance du métier, de la crainte où j'étais de n'y point réussir, et à l'appui de mes dires je citai l'opinion du roulier que j'avais rencontré dans une auberge de la route et qui faisait si peu de cas de ma valeur.

— Boniments, boniments tout cela », répliqua le père Bernard que mon indécision impatientait. « C'est bien simple, demain, nous filons sur Bordeaux, tu viens nous rejoindre à Avignon avant midi nous t'emmenons. Si le cœur t'en dit à onze heure au café de la Place.

— Non ! cela me sera impossible, plus j'y réfléchis, plus je m'en rends compte. Quitter ma mère, du jour au lendemain, sans l'avoir préparée à une séparation qui la consternera ! Il n'y faut point songer.

— A ta guise. Il faudra bien qu'un jour ou l'autre tu quittes Sorgues. C'est reculer pour mieux sauter, voilà tout. »

Nous nous serrâmes la main sur le seuil du cabaret ; ils s'éloignèrent nonchalamment et je les perdis de vue.

Je quittai la forge de bonne heure. Pour ce que j'y avais fait, j'aurais aussi bien pu me dispenser d'y aller. J'avais hâte de rentrer chez moi. Tout le jour, un tas de projets s'étaient bousculés dans ma tête ; tous n'avaient qu'un but : le moyen de catéchiser ma mère de telle sorte que mon départ — car j'étais cette fois bien décidé à partir — lui parût une chose acceptable et qu'elle puisse s'y résoudre sans trop s'abîmer dans la douleur.

— Comme tu reviens tôt aujourd'hui, Paul, dit-elle, toute surprise en me voyant.

— C'est vrai, mais je n'ai rien à faire à la forge ; je n'ai aucune raison pour y rester »

Je tournai dans la pièce où nous nous trouvions, allant d'un coin à l'autre — ce qui n'était pas long — ne sachant pas si j'allais immédiatement dévoiler mes intentions à ma mère ou attendre que le père fût revenu. Je pensai qu'il valait mieux ne point attendre. Oui, mais comment aborder le sujet ? Dire brutalement : « Je pars parce qu'une vie nouvelle m'est offerte qui me séduit par l'avenir plus large qu'elle semble m'ouvrir ? Excipier de la fermeture imminente de la forge, m'impliquant l'obligation de quitter Sorgues pour aller exercer mon métier au loin, là où l'on pourrait offrir de l'ouvrage à mon activité ? Et encore cette dernière hypothèse comportait-elle des aléas très grands. Chercher de l'ouvrage, où ? En courant d'une ville à l'autre avec, à peine, quelques sous en poche qui eussent constitué tout mon avoir pour subsister jusqu'au moment où j'aurais enfin trouvé à me caser ?

Je n'avais point — pour me sortir d'une situation qui demandait autant de doigté — le caractère assez souple ni l'âme assez subtile. J'aurais voulu préparer ma mère à la conclusion qui l'attendait, par des moyens détournés et habiles. Je ne savais point comment m'y prendre et je fus vite persuadé qu'il me fallait renoncer à cette manière de procéder pour laquelle il me manquait le tour d'esprit nécessaire.

Je choisis un moyen terme : une demi-brutalité jointe à une demi-adresse, et je rassemblai toute mon énergie.

Ils s'éloignèrent nonchalemment et je les perdis de vue.

Comme maman s'approchait du petit poêle blotti dans un coin de la pièce, pour voir comment mijotait notre soupe du soir, je l'arrêtai d'un geste et l'invitant à s'asseoir car je prévoyais que la discussion serait longue — je me décidai :

— Je ne crois pas, ma mère, que je retournerai à la forge demain. La maison périclite chaque jour, au point d'en être aujourd'hui réduite à rien. Le forgeron me l'avouait hier encore ; il n'était pas nécessaire qu'il me le dise, je m'en étais aperçu. Ce que je ne supposais pas, c'est une chute si prochaine ; or, elle est imminente, dans quelques jours — demain peut-être, qui sait ? — la maison sera close, faute de travail pour la faire vivre.

— Ton père le sait ? » interrompit ma mère.

— Non, je ne lui ai point dit pas plus qu'à toi, afin que vous ne vous tourmentiez pas. Mais maintenant le fait est accompli, ou s'il ne l'est pas, c'est comme s'il l'était. Je n'ai plus à vous le dissimuler. Que vais-je faire désormais ?... »

Je pris un temps, puis j'abordai le côté brûlant de la question.

— Il faut que dès demain j'aille chercher du travail ailleurs, fût-ce loin de Sorgues Oh ! je re... »

Ma mère ne me laissa pas achever : « Loin d'ici, non, non, Paul, non, tu peux te louer dans une ferme voisine, j'en sais proches d'ici où tu te caseras immédiatement.

— Mais, mère répliquai-je du tac au tac, y songes-tu ? Le travail de ferme, c'est le servage sans fin ! J'ai dans les mains un métier, je suis forgeron, je puis gagner ma vie, en conservant une indépendance illusoire peut-être, mais qui m'épargne une domesticité à laquelle je ne pourrai m'habituer. »

Ma mère n'eut pas la force de répondre à cet argument que je lui opposais. Elle restait là, écrasée, affalée, sur le petit tabouret où elle s'était assise. La tête penchée sur la poitrine, immobile, momifiée. Elle fixait, sans les voir, d'un regard d'hébétude, les carreaux lézardés par l'usure sur lesquels je faisais résonner mes gros souliers ferrés. Je ne pouvais tenir en place. J'adorais ma mère ; je souffrais autant qu'elle de la torture mentale qu'elle endurait.

Pauvre chère maman ! Elle demeurait là, sans faire l'ombre d'un mouvement, plongée dans un état de prostration qui faisait d'elle une créature inerte, d'où semblait s'être échappée toute faculté de penser. Je l'avais déjà vue triste, soucieuse, mais jamais aussi profondément abattue.

Nous restâmes deux minutes — un siècle de tourmente et d'angoisse — sans échanger un mot. Oh ! ces deux minutes de silence mortel ! comme elles me glacèrent le cœur, comme elles me firent mal ! J'avais cessé de parcourir de long en large l'étroite pièce qui servait de pauvre décor à cette scène pénible. Je m'accoudai un instant contre notre table même, où pendant tant d'années, je m'étais assis quand l'heure des repas nous réunissait.

Je n'osais ouvrir la bouche, risquer un mot pour tirer ma mère de sa torpeur. Un mouvement, bien faible, bien las, m'indiqua qu'elle revenait enfin à la réalité des choses.

A suivre.

PAUL PONS

Illustrations de DE PARYS

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant* : CAMILLE LECESTRE.